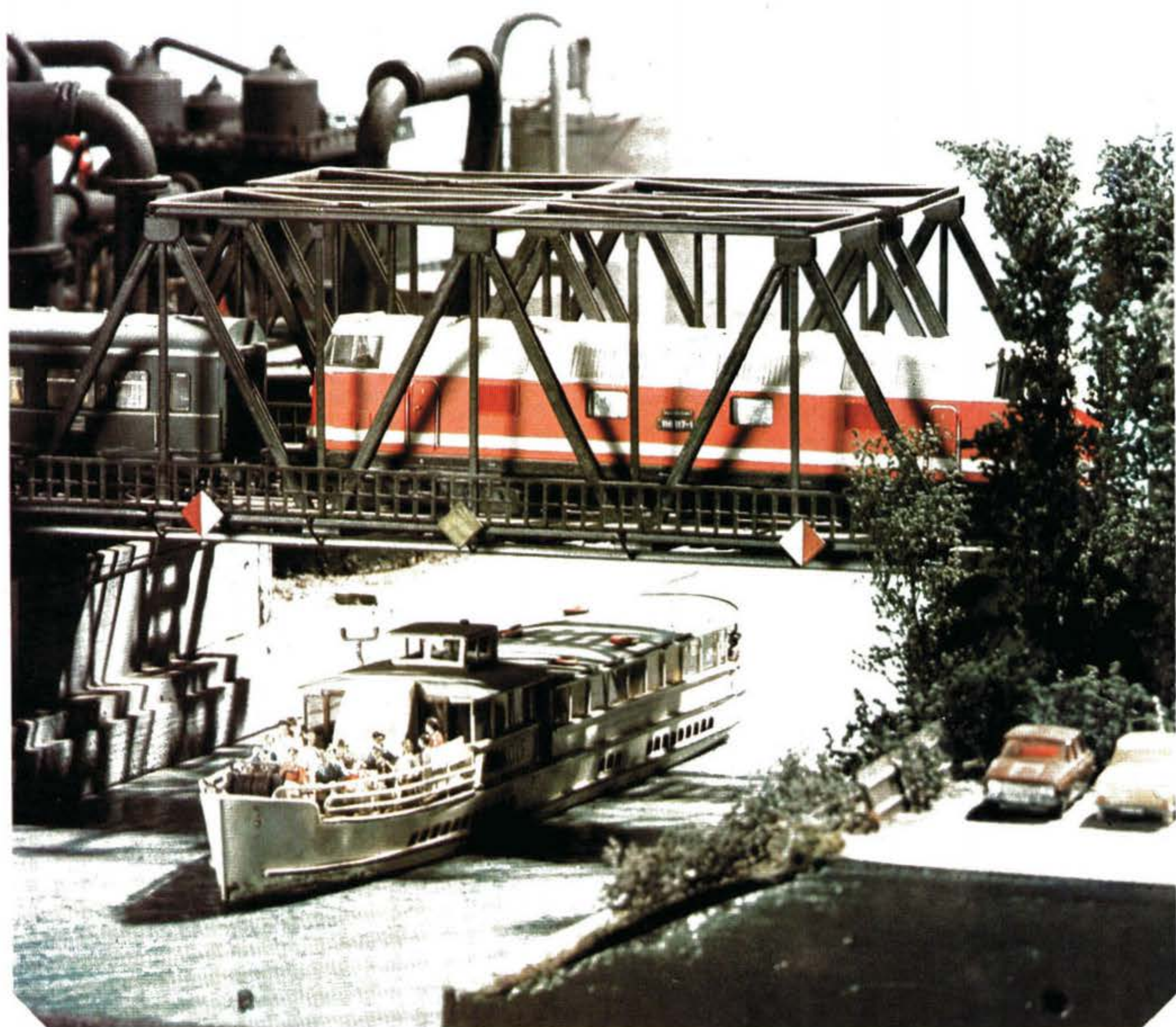
9/87

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Aus der Geschichte des Berliner Ostbahnhofs



eisen bahn **mosaik**

Einsatzstelle Merseburg

Nachdem im „me“ 2/85 auf der zweiten Umschlagseite das Bw Halle G vorgestellt wurde, soll nun die diesem Bw unterstellte Einsatzstelle Merseburg folgen. 1964 wurde das damalige Bw Merseburg zu einer Einsatzstelle umgewandelt. Herrschte hier in den 60er Jahren noch die Dampftraktion vor, bestimmen heute Diesellokomotiven das tägliche Bild. Ihr Einsatz konzentriert sich auf die Strecken in Richtung Schafstädt, Leipzig-Leutzsch und Querfurt.
Von den 14 Ständen des Ringlokschuppens werden 10 Stände für Schienenfahrzeuge genutzt. Die restlichen sind als Radwerkstatt eingerichtet worden. Ein Sozial- und Betriebsgebäude sowie ein Wasserturm gehören ebenfalls zur Einsatzstelle Merseburg, wo ausschließlich Lokomotiven der Baureihen 102, 106, 110 und 118 beheimatet sind. Gelegentlich werden 131er des Bw Halle G abgestellt. Eine besondere Attraktion dürfte aber die hier stationierte und gepflegte Museumslok 89 1004 sein.

1


2


3


4


5


6


1 Ein Blick auf den Ringlokschuppen der Einsatzstelle Merseburg. Von den 10 für Schienenfahrzeuge genutzten Ständen dienen zwei zur Unterbringung von Gleiskraftwagen (SKL), und in einem Stand wird die 89 1004 beherbergt.

2 Die Lokomotive 105 165 an der ebenfalls zur Einsatzstelle Merseburg gehörenden Besandungsanlage.

3 Feierabend – der SKL wird nun in einem der beiden für die Bahnmeisterei reservierten Stände abgestellt.

4 und 5 Stets in einem gepflegten Zustand befinden sich die Merseburger Diesellokomotiven, was auch diese Aufnahme von der 118 642 beweist. Die Drehscheibe vor dem Schuppen wurde 1942 von der Firma Joseph Vögele in Mannheim gebaut und hat eine Besonderheit: Die Endstücken der Fahrschiene heben sich beim Entriegeln ab.

6 Der „grüne Floh“ – so nennen sie die Eisenbahner liebevoll: die 89 1004. Hier wird die Museumslokomotive gerade für eine Sonderfahrt nach Zöschen (KBS 605) vorbereitet.

Text und Fotos (7. Oktober 1984):
V. Emersleben, Berlin

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Im nächsten Monat begeht die weit über die Grenzen unserer Hauptstadt Berlin bekannte Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg" des DMV ihr 25jähriges Bestehen. Für sie wurde die S-Bahn-Anlage zu einem besonderen Markenzeichen. Schritt für Schritt konnte diese H0-Anlage in den zurückliegenden Jahren ausgebaut werden. Hinzugekommen sind auch vorbildgetreu nachgestaltete Ausschnitte der Strecke Erkner – Fürstenwalde. Ein solches Motiv zeigt das Titelbild; Eisenbahn und Binnenschiffahrt, deren Bedeutung in unserem Land für die Zukunft unumstritten ist.
Foto: A. Stirl, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 31. 7. 1987
Geplante Auslieferung: 3. 9. 1987

Geplante Auslieferung des Heftes 10/87: 6. 10. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Redaktion meint ...

Ein großer Erfolg
Das nunmehr vierte Gartenbahntreffen in Werdau fand am 27. und 28. Juni 1987 statt. Die Freunde der „großen Spur" kamen aus nah und fern. 425 registrierte Modelleisenbahner stellten diesmal 82 größere Eigenbau- und Umbaumodelle vor. Das Treffen war wiederum ein Zentrum des Gedankenaustausches. Unzählige Anregungen und Informationen rund um das Thema Gartenbahn ließen diese Veranstaltung zu einem großen Erfolg werden.
Die Arbeitsgemeinschaft 3/85 Werdau widmet sich im Rahmen der von ihren Mitgliedern gebauten Gartenbahn besonders der Jugendarbeit. Unterstützt werden die Modellbahnfreunde vom Rat der Stadt Werdau und des ihm angegliederten Museums. Diese beispielgebende und verallgemeinerungswürdige Zusammenarbeit bei einer sinnvollen Freizeitgestaltung trägt durch die nunmehr traditionellen Gartenbahntreffen auch Früchte außerhalb der Stadt und ist zu einer entscheidenden Kraft in unserem Verband geworden. Die meisten Teilnehmer des Gartenbahntreffens werden auch 1988 wieder dabei sein.
me

Leser fragen ...

Wer kann helfen?
In Zehdenick (Mark) und Templin bereiten Heimatfreunde und Modelleisenbahner unter Leitung der Geschichtskommission der SED-Kreisleitung das 100jährige Bestehen der Strecke Löwenberg (Mark) – Templin vor. Anläßlich dieses Jubiläums sind im Mai 1988 eine Sonderfahrt sowie eine Fahrzeug- und Modellbahn-Ausstellung vorgesehen. Zur Ausgestaltung der Ausstellungen werden leihweise Modelle von Fahrzeugen der KPEV in der Nenngröße H0 sowie entsprechende Fotografien, Karten und Originalausrüstungen über das Vorbild gesucht.
Wer helfen kann, wende sich bitte an Gisela Egelemeyer, SED-Ortsleitung, Zehdenick, 1434.
me

Leser antworten ...

Spezialwerkstatt in Zossen („me" 3/87)
Hier handelt es sich um die Werkanlagen der ehemaligen Internationalen Schlafwagengesellschaft (C[IE] INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS) mit dem Sitz in Paris. Ein gleiches Werk gab es bei München. Um die Jahrhundertwende erbaut, wurden hier vorwiegend Schlafwagen ausgebessert. Die Produktion lief anscheinend während des ersten Weltkrieges weiter, im zweiten Weltkrieg wurden die Arbeitskräfte in andere Betriebe umgesetzt. Nach 1945, etwa bis Herbst 1949, wurden die Werkhallen zum Teil vom RAW Berlin-Tempelhof zum Verschrotten von schadhaften Güterwagen genutzt. Jetzt befindet sich hier das Versorgungskontor Industrietextilien Berlin, Betriebsteil Zossen. Die beiderseitigen Wagenhallen mit zwölf und acht Ständen (Tore) verband eine Schiebebühne. In der großen Halle wurden die Schlosserarbeiten an den Wagenkästen, Drehgestellen, Bremsen, Radsätzen usw. ausgeführt. An der Giebelseite zur sog. „Militärbahn" (Strecke Zossen – Jüterbog) befand sich ein Behälter, worin die Drehgestelle mit Sodalauge abgekocht wurden. Die in den letzten Jahren schon mit Rollenlagern und Konushülsen ausgerüsteten Radsätze wurden auf einer Radsatzdrehmaschine bearbeitet, pro Tag ein Radsatz. Die Bremsstellen der Radreifen mußten oft mit großen Körnern und Hämmern „aufgerauht" werden. Die Drehmeißel schmiedete man aus Naturstahl in eigener Werkstatt. Die Fahrzeuge waren vorwiegend mit Schwanenhalsdrehgestellen ausgestattet. Neben der Druckluftbremse gab es noch die Vakuumbremse. In der gegenüberliegenden Halle wurden die Tischler, Polster- und Malerarbeiten ausgeführt. Es gab auch Schilder mit der Aufschrift „Vorsicht! Der Wagen hat Läuse!". Auszeichnungen und Urkunden sowie Medaillen waren in französischer Sprache verfaßt. In den 30er Jahren erhielten die Beschäftigten für sich und die Familienangehörigen einen Freifahrschein pro Jahr für die Deutsche Reichsbahn.
W. Bock, Zossen

Ins dritte Jahrzehnt – 1981 und 1982



Chronik des DMV

1981, *April:* Der Minister für Verkehrswesen der DDR, Otto Arndt, dankt in einem Brief an das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR für die Aktivitäten der Mitglieder zwischen dem IX. und X. Parteitag der SED. Insbesondere wird gewürdigt, daß über 980 Jugendliche eine Berufsausbildung bei der DR aufgenommen haben. 720 Ausstellungen mit über 700 000 Besuchern fanden statt. Die Traditionspflege bei der Eisenbahn und im Nahverkehr hat einen hohen Stellenwert. Beispiele dafür sind 65 Sonderfahrten, 106 Fahrten mit Traditionszügen auf der Schmalspurstrecke Radebeul Ost – Radeburg sowie der Aufbau und Einsatz von allein sieben historischen Straßenbahnfahrzeugen in Berlin. Nicht zuletzt hat die immer vielfältigere Gestaltung einer sinnvollen Freizeit bewirkt, daß sich die Mitgliederzahl des Verbandes um 50 Prozent erhöht hat. Zu den guten Taten gehören Arbeitseinsätze bei der Deutschen Reichsbahn und in den Nahverkehrsbetrieben, 60 000 Mark Solidaritätsspenden, 200 000 freiwillige Arbeitsstunden für den Ausbau eigener Arbeitsräume, 13 Modellbahnartikel und 29 Kleinteile, die in Eigeninitiative von einigen Arbeitsgemeinschaften hergestellt werden.
Mai: Aus Anlaß des 130jährigen Jubiläums der internationalen Eisenbahnverbindung Dresden – Prag finden vom 15. bis 17. Festveranstaltungen in Děčin statt. Erstmalig gestalten zwei Länder eine Fahrzeug-Ausstellung und Sonderfahrten. Höhepunkt der Sonderfahrten innerhalb der DDR ist die Sternfahrt nach Karow, die von den Bezirksvorständen Schwerin, Greifswald und Berlin organisiert wird.
Juni: 7. Berliner Modellbahn-Ausstellung am Fernsehturm vom 13. bis 28., die unter der Losung steht „Sinnvolle Freizeitgestaltung – Ausdruck sozialistischer Lebensweise". 76 367 Besucher kommen!
August: In Berlin wird am 30. der historische Straßenbahn-Triebwagen 2990 eingeweiht, eine Gemeinschaftsarbeit des Märkischen Museums, der AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" und der Interessengemeinschaft Denkmalpflege, Kultur und Geschichte des Kulturbundes der DDR.
Oktober: Der von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft „Nahverkehr Rostock" wiederaufgebaute Triebwagen 26 wird anläßlich der 100-Jahrfeier der Rostocker Straßenbahn in Betrieb genommen.
November: Der XVIII. Internationale Modellbahnwettbewerb in Budapest (13. bis 29.) vergibt bei insgesamt 126 Modellen 49 Preise. Mit 55 Exponaten holt die DDR 21 Preise.
1982, *März:* Das Solidaritätskomitee der DDR dankt mit einem Schreiben den Modelleisenbahnern für die beispielhaften Initiativen und die internationale Verbundenheit. Seit Bestehen des Verbandes stehen über 107 000 Mark zu Buche.
April: 20 Jahre besteht unser Verband. Auf einer Festveranstaltung in Leipzig würdigt Präsident Dr. Ehrhard Thiele vor allem die hervorragenden Verdienste von langjährigen Mitgliedern und Freunden sowie rührigen Arbeitsgemeinschaften für die so erfolgreiche Entwicklung unserer Freizeitorganisation. Eine beeindruckende Bilanz wird auch auf allen Bezirksdelegiertenkonferenzen gezogen.
Juni: Mit einer großen Fahrzeug- und Modellbahn-Ausstellung und Sonderfahrten zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West – Beginn des Traditionsbetriebes – wird das Jubiläum „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt" mitgestaltet.
Juli: Mit dem Heft 7 schlägt das Organ des DMV „modelleisenbahner" ein neues Kapitel auf: Neues Gesicht, attraktivere Gestaltung, auf acht Seiten erscheinen nun durchschnittlich 25 vierfarbige Bilder. Die Auflage steigt weiter und beträgt heute 81 000 Exemplare je Monat.
Oktober: Der Minister für Verkehrswesen der DDR, Otto Arndt, und das Präsidium des DMV würdigen in Glückwunschschreiben die kulturelle Funktion der Zeitschrift „modelleisenbahner", die bereits auf 30 gute Jahre zurückblicken kann.
November: Der 5. Verbandstag – 5. November im Kulturhaus der Eisenbahner in Magdeburg – stellt die Weichen bis 1986. Spitzenleistungen im Modell- und Anlagenbau, gute Betreuung der über 1000 Schüler, mehr Gemeinschaftsarbeit bei der Pflege von Museumsfahrzeugen und beim Traditionsbetrieb – darauf wird u. a. orientiert, und darüber werden wertvolle Erfahrungen ausgetauscht.
Als Präsident wird Dr. Ehrhard Thiele wiedergewählt.

Dr. sc. phil. Laurenz Demps, Berlin

Vom Frankfurter Bahnhof zum Hauptbahnhof

Aus der Geschichte des Berliner Ostbahnhofs

1. TEIL



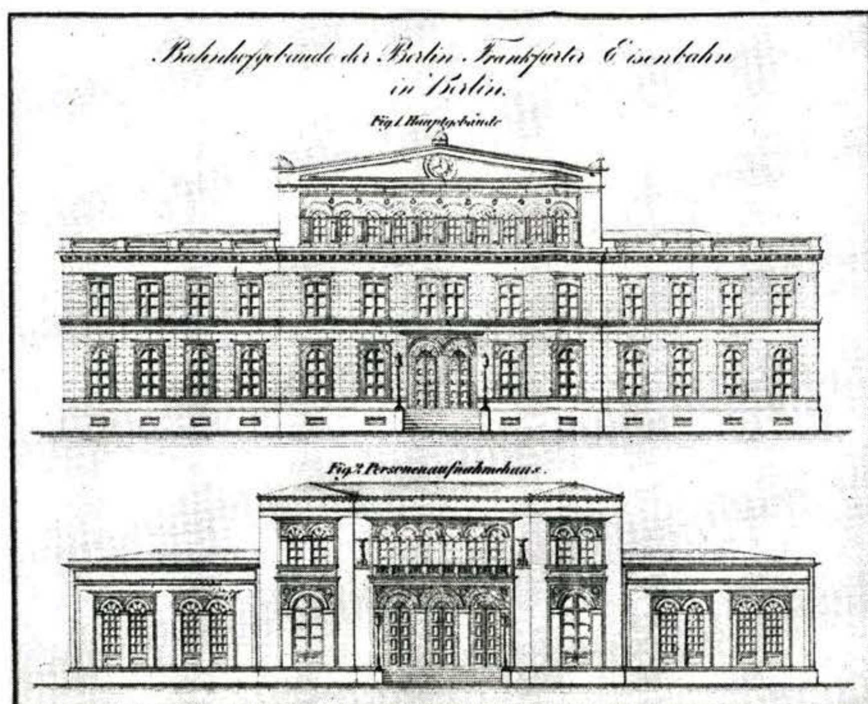
Der jetzige Ostbahnhof und künftige Hauptbahnhof in Berlin ist die einzige Fernbahnanlage dieser Stadt, die über viele Jahrzehnte hinweg ihre Bedeutung, Zuverlässigkeit und Vitalität bewahrt hat. Das belegt unter anderem die gegenwärtige grundlegende Rekonstruktion. Außerdem ist der Berliner Ostbahnhof die einzige Bahnanlage in Berlin, deren geschichtliche Entwicklung erst vor kurzem gründlich erforscht wurde. Dieser Beitrag enthält das Ergebnis dieser Bemühungen, wobei es dem Autor auch darauf ankam, die Entstehung der im Umfeld des heutigen Ostbahnhofs vorhandenen Eisenbahnstrecken zu berücksichtigen.

Bevor der Frankfurter Bahnhof entstand

Bereits die ersten Gedanken über den von Berlin ausgehenden Eisenbahnbau beinhalteten eine Strecke nach Frankfurt (Oder) und darüber hinaus. Das traf auch zu für die 1833 vorgelegten Entwürfe über ein deutsches Eisenbahnnetz von Friedrich List. Als dann 1835 die Corporation der Berliner Kaufmannschaft an die preußische Regierung appellierte, den Eisenbahnbau von Berlin aus zu beginnen, geschah das unter handelspolitischen Aspekten. Mit der Bahnlinie in Richtung Osten war eine bessere Verbindung zur Messe nach Frankfurt (Oder) geplant. Es handelte sich dabei um eine der wichtigsten Handelsmessen der damaligen Zeit in der Mark Brandenburg, die von vielen Kaufleuten aus Polen besucht wurde. Zugleich aber beabsichtigte man, durch die Eisenbahn Berlin mit Produkten der Land-, Wald- und Weidewirtschaft besser zu versorgen. Und die vorgesehene Verlängerung der Strecke nach Oberschlesien sollte der seit Jahrzehnten in Berlin schwelenden Brennstoffkrise ein Ende setzen.

Diese Fakten machte der Geheime Oberbaurat Dr. Leopold Crelle in einer Denkschrift vom 24. Dezember 1836 über die Anlage einer Eisenbahn von Berlin nach Frankfurt (Oder) zum Gegenstand seiner Argumentation. Er projektierte das Planum des Eisenbahngeländes, legte eine erste Streckenführung fest, bilanzierte die ungefähren Kosten und berechnete Nutzen sowie Gewinn der Bahnlinie für mögliche Aktionäre. Das waren wesentliche Voraussetzungen, um einem derartigen Unternehmen näher zu treten. Crelle verfaßte übrigens auch Denkschriften über den Eisenbahnbau von Berlin nach Potsdam, Hamburg und Stettin (heute Szczecin/VRP). Er zog sich aber beizeiten aus dem mühsamen Weg der Realisierung seiner Vorhaben zurück.

1 Ansicht des Frankfurter Bahnhofs von 1842



Drei Momente standen zunächst dem Bau von Eisenbahnen in Preußen entgegen:

1. Der preußische Staat – obwohl sonst nach dem Direktionsprinzip in der Wirtschaft handelnd – verfügte nicht über die notwendigen finanziellen Mittel, um die benötigten Kapitalien zu mobilisieren. Er mußte also die kapitalistische Finanzierung mit Hilfe von Aktiengesellschaften ermöglichen. Dazu waren wiederum gesetzliche Regelungen erforderlich, denn die reaktionäre Adelsherrschaft Preußens durfte möglichst nicht gefährdet werden. Nur ungern duldete die preußische Regierung diesen Schritt, da durch ihn das bürgerliche Element in Preußen gestärkt wurde.

Deshalb erließ man Gesetze, die einerseits Anreize für die Kapitalanlage im Eisenbahngeschäft ermöglichten, aber andererseits die bürgerliche Entwicklung nicht zu sehr beschleunigten. Am 3. November 1838 schließlich wurde das diesen Forderungen entsprechende und von nun an verbindliche Gesetz über die „Eisenbahn-Unternehmungen im preußischen Staate und die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staat und zum Publikum" veröffentlicht. Danach benötigte man zum Bau und Betrieb jeder Bahnlinie eine königliche Konzession. Sie regelte nicht nur die technischen Gegebenheiten, sondern griff gleichermaßen in das innere Leben des Geschäftsbetriebes ein. Diese Tatsache unterstreicht den schwierigen Entwicklungsprozeß des Kapitalismus in Preußen und macht deutlich, auf welchem mühsamen Weg sich der Aufstieg der bürgerlichen Ordnung in Auseinandersetzung mit der reaktionären Adelsherrschaft vollzog.

2. Dem Eisenbahnbau standen zahlreiche zivilrechtliche Probleme entgegen. Nach den Stein-Hardenbergischen Reformen durften nur Bürger der betreffenden Städte Besitzer von dortigen Grundstücken sein, d. h., nur sie hatten die Kauflegitimation. Eine Aktiengesellschaft war davon ausgeschlossen. Deshalb waren die Bahnen gezwungen, ihre Linien und Bahnhöfe vor den Toren der Städte anzulegen.

3. Technisch mußte Neuland betreten werden. Das gesamte Betriebsmaterial mußte mit großen Aufwendungen aus dem Ausland beschafft werden. Kein preußischer Betrieb war damals in der Lage und fähig, Schienen, Lokomotiven oder Waggons zu liefern.

Obwohl sich bereits 1837 ein Komitee zum Bau der Eisenbahn nach Frankfurt (Oder) konstituierte, das die Planungen in ein realistisches Stadium führte und das Kapital auf dem Wege der Zusicherung gewann, bewilligte man den Bahn-

bau erst drei Jahre später. Am 28. Mai 1840 traf dann die königliche Konzession für eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 2,2 Mill. Talern ein. Das Direktorium konnte zusammentreten, aber erst 1841 – nach Bestätigung des Statuts – den Bau beginnen. Ein erfahrener Techniker, Georg Christian Zimpel, nahm jetzt die Fäden in die Hand. Er hatte bereits beim Bau von Eisenbahnen in den USA mitgewirkt und soll zuletzt Stadtbaudirektor von New Orleans gewesen sein. Seine Herkunft, sein Lebenslauf und sein weiteres Schicksal bleiben im dunkeln. Zimpel war offensichtlich in zahlreiche Ehrenhändel verwickelt und hinterließ überall Spielschulden.

Er brachte jedoch eine enorme Kenntnis im praktischen Eisenbahnbau ein. Der Eisenbahnfachmann trassierte die Strecke großzügig und überwand durch typische kapitalistische Methoden alle dem Bau hinderlichen Momente. Ihm gelang es, den Endbahnhof der Linie im Berliner Stadtgebiet anzulegen und die entgegenstehenden gesetzlichen Bestimmungen zu unterlaufen. Am 23. Oktober 1842 nahm die Bahn nach Frankfurt (Oder) ihren Betrieb auf. Und damit wurde auch der Frankfurter Bahnhof in Berlin eröffnet.

Rund um den Frankfurter Bahnhof

Der Endpunkt der Bahnlinie befand sich zunächst vor dem Frankfurter Tor, konnte aber – also noch vor der offiziellen Inbetriebnahme der Strecke – in das Stralauer Viertel – zwischen Koppen- und Fruchtstraße (heute Straße der Pariser Kommune) – verlegt werden. Die Direktoren der Eisenbahn-Gesellschaft erwarben die erforderlichen Grundstücke im Auftrage und auf Kosten des Unternehmens. Wie bereits erwähnt, bestand die Voraussetzung darin, daß diese Männer Bürger der Stadtgemeinde Berlin sein mußten.

Erstmalig taucht das Gelände des Stralauer Viertels – genau die Gegend um die Mühlenstraße – 1685 in den Quellen auf. Um 1700 entstanden hier Gärten der Hugenotten und Ackerflächen der Bürger. Zu diesem Zeitpunkt wurde das Gelände zur Stadt Berlin geschlagen. Das geschah offensichtlich im Zusammenhang mit einer geplanten Vergrößerung der Festung, die aber nicht realisiert wurde. Ungegliedert, nur mit wenigen unregelmäßigen Straßen und Gassen versehen, die den alten Feldrainen folgten, grenzte das Gelände im Osten an die heutige Warschauer Brücke und im Norden an den Verlauf der heutigen Helsingforser Straße.

Stadtplanerisch wurde das Gelände bis zum Eisenbahnbau nur oberflächlich behandelt, wenngleich hier bereits vor 1800 mit Gründung einer Stahlwarenfabrik, der 1810 eine Maschinenbau-Anstalt folgte, die Gewerbeentwicklung einsetzte. Nun aber wurde die Eisenbahn das treibende Element der Gestaltung und Entwicklung des Stralauer Viertels. Zunächst mußte die Eisenbahn-Gesellschaft auf ihre Kosten einen zum Bahnhof führende Straße anlegen (die damalige Breslauer Straße, heute Straße Am Ostbahnhof). Außerdem hatte sie große Landstücke für die Anlage der Andreasstraße bereitzustellen. Die Eisenbahn bemächtigte sich besonders ab 1860 fast des gesamten Geländes vom Bahnhof nach Osten. Das war auch der entscheidende Auslöser für eine stadtplanerische Entwicklung, die im wesentlichen von den Bedürfnissen des Bahnbetriebes diktiert wurde.

Der Eisenbahn folgten dann Industriebetriebe entlang der Gleisanlagen. Hier wäre zunächst der Gasmesserfabrikant Julius Pintsch zu nennen, der seine Produktion in einem kleinen Betrieb am Stralauer Platz begann und später in der Andreasstraße das bekannte Werk zur Herstellung von Eisenbahnausrüstungen betrieb (heute VEB Fahrzeugausrüstung). Weitere Betriebe kamen hinzu, die ihr Profil am Bedarf der Eisenbahnen orientierten, so der von Georg Knorr, wo Eisenbahnbremsen gebaut wurden (heute VEB Berliner Bremsenwerk, siehe „me" 5/86, S. 12 u. 13).

Für die Entwicklung dieses Stadtviertels erhielt der Frankfurter Bahnhof eine herausragende Bedeutung, die auch städtische Dienstleistungen betraf. So entstanden zahlreiche Versorgungsbetriebe am Güterbahnhof.

Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn

Um die weitere Entwicklung des Frankfurter Bahnhofs anschaulich darzustellen, sei zunächst einiges über die Ent-

2

Statut

für die

Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Allerhöchster Genehmigung ist eine Aktien-Gesellschaft zu dem Zwecke zusammengetreten,

für gemeinschaftliche Rechnung der Aktionairs eine Eisenbahn zur Verbindung Berlins mit Frankfurt a. O. zu erbauen, zu unterhalten und zum Transporte von Personen, Waaren und anderen Gegenständen zu benutzen.

Die Bestimmungen über die Verfassung der Gesellschaft und die Art der Ausführung des von ihr beabsichtigten Unternehmens werden durch das nachstehende

Statut

vertragsmäßig festgesetzt.

I. Bildung, Geschäftsumfang und Fonds der Gesellschaft.

§. 1.

Die Gesellschaft wird unter der Benennung:

Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft

von Aktionairs gebildet.

Berlin ist ihr Domizil und der Sitz ihrer Verwaltung, und das Königliche Stadtgericht zu Berlin ihr Gerichtsstand.

§. 2.

Der eben ausgesprochene Zweck bestimmt im Allgemeinen den Geschäftsumfang der Gesellschaft.

Die Bahn soll von Berlin, vorbei bei Köpenick und über Fürstenwalde nach Frankfurt hin erbaut werden und im Wesentlichen die Richtung inne halten, welche vom Staat bereits genehmigt ist. Sie soll zur Benutzung von Transporten mit eisernen Schienen belegt, und in der vom Komité vorgeschlagenen Art konstruirt werden. Wesentliche Abänderungen der Richtungslinie und der Konstruktion der Bahn, so wie die Einrichtung von Zweigbahnen oder sonstigen Kommunikationswegen, bleiben späteren Beschlüssen, unter Genehmigung des Staates, vorbehalten.

Zum Bau der Bahn gehört die Einrichtung der zu ihrer künftigen Benutzung erforderlichen Gebäude und Anlagen.

§. 3.

Die Gesellschaft wird die Transporte auf der Bahn durch Dampfwagen oder andere Beförderungsmittel für eigene Rechnung übernehmen, auch wenn sie es ihrem Interesse gemäß findet, oder durch höhere Bestimmung dazu ver-

(Nr. 2168.) 14*

2 Statut der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft aus dem Jahre 1841. Es regelte die Grundsätze, nach denen die Bahn betrieben werden durfte (Auszug).

3 Dienstsiegel der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft. Sämtliche Dienstsachen, aber auch Urkunden wurden damit versehen.

4 Schema der Aktie der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

3



4

Schema der Aktien.

Aktie

der

Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft

№ 

über Einhundert Thaler Preuß. Kourant.

Inhaber dieser Aktie nimmt auf Höhe des obigen Betrages in Gemäßheit des am von Sr. Majestät dem Könige von Preußen bestätigten Statuts verhältnißmäßig Theil an dem gesammten Eigenthum, Gewinn und Verlust der Gesellschaft.

Berlin, den ten 184

Die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

(Stempel) (Namen der Direktoren.)

Eingetragen im Gesellschafts-Stammregister Fol.

stehung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn gesagt. Bereits in den Jahren 1841 und 1842 traten mehrere Komitees in Berlin zusammen, um die Bahnlinie von Frankfurt (Oder) nach Breslau (heute Wrocław/VR Polen) weiterzuführen. Ihnen war aber kein Erfolg beschieden. Am 28. November 1843 erhielt die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (NME) mit einem Aktienkapital von 8 Mill. Talern die Konzession für den Bau einer Eisenbahn nach Breslau. Das Ziel dieses Unternehmens bestand in der Vereinigung mit der Frankfurter Bahn zu einem Unternehmen entweder durch Fusion oder Kauf. Das Bemerkenswerte an der NME bestand darin, daß der preußische Staat ein Siebentel der Aktien übernahm. Er verpflichtete sich, aus dem Aktiengewinn seines Siebentels diesen Prozentsatz zu halten bzw. die Aktien nach und nach zum Tageswert aufzukaufen. Falls dreimal hintereinander die übernommene Zinsgarantie vom Staat zu leisten war, hatte letzterer außerdem die Möglichkeit, die Administration der Bahn zu übernehmen.
Dadurch gab es günstige Voraussetzungen für die Kapitalbeschaffung, denn der Staat sicherte auf jeden Fall den Gewinn. Die Aktionäre der Berlin-Frankfurter Eisenbahn begannen nun zu spekulieren. Sie wollten erreichen, daß die neue Bahn die Aktien der alten nicht zum Nennwert von 100 Talern pro Aktie, sondern zum durch Spekulation in die Höhe getriebenen Tageswert übernehmen muß. Das war in Preußen die erste große Aktienspekulation, die die gewachsene ökonomische Kraft des Bürgertums gegenüber der feudalen Adelsreaktion beweist. Die neue Gesellschaft kaufte am 12. Dezember 1843 die alte Bahn für 4 175 000 Taler. Das war das Eineinhalbfache des ursprünglichen Nennwertes. Der Besitzer einer 100-Taler-Aktie erhielt dafür nun 165 Taler und sechs Silbergroschen.
Nach Fertigstellung der gesamten Bahnlinie wurde der Frankfurter Bahnhof in Berlin auch als Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof bezeichnet.
Die zu ebener Erde angelegten, einfachen Bahnanlagen auf dem Gelände zwischen Koppen- und Fruchtstraße genügten auch dem neuen Verkehrsaufkommen. Bis auf geringe Veränderungen blieb alles beim alten. Die „Berliner Verbindungseisenbahn" ermöglichte dann ab 1851 einen Betrieb auf den Berliner Straßen zwischen den anderen Fernbahnhöfen der Stadt. Diese Bahn diente nur dem Güterverkehr und verband die entstandenen Güterbahnhöfe. Einer ihrer Endpunkte war der Bahnhof der NME. Nicht bewährt hatte sich der Gleisanschluß vom Bahnhof an die Spree für den Güterumschlag auf die Binnenschiffe. Über diesen Anschluß wurde dann ab 1847 die dort entstandene Gasanstalt mit Steinkohle versorgt. Infolge der Wirtschaftskrise von 1847 mußte der preußische Fiskus erstmals 1848 sein Versprechen auf eine Gewinngarantie einlösen. Die Einnahmen der NME waren so gering geworden, daß der Staat die Bahn – um eine neue großangelegte Spekulation kapitalistischer Kräfte zu verhindern – ab Herbst 1849 in seine Regie übernehmen mußte. Er stützte sich dabei auf das Statut von 1843. Direktion und Verwaltungsrat, deren Funktion außer Kraft gesetzt wurden, wehrten sich mit einer Klage. In der Folge kam es zu Verhandlungen zwischen dem preußischen Staat und der Direktion sowie dem Verwaltungsrat. Am 21. August 1852 erst konnten sich die streitenden Parteien einigen; die Bahn stand solange unter einer „Königlichen Verwaltung".
Wenn die Bourgeoisie in der Märzrevolution von 1848 aus Furcht vor der Arbeiterklasse auch von ihren politischen Forderungen abgewichen war, in Finanzdingen verstand sie keinen Spaß.
Der König erließ am 31. März 1852 ein Gesetz, um den Fiskus zu ermächtigen, nach Verhandlungen mit der Gesellschaft das volle Eigentumsrecht über die Bahn zu erlangen. Bereits am 16. Oktober 1851 hatte aber die Generalversammlung der Gesellschaft ihre Auflösung unter der Bedingung beschlossen, daß die Eisenbahn in Staatsbesitz übergeht. Am 24. Juni 1852 konnten die Vertragsbedingungen wegen der Übernahme der Eisenbahnlinie durch den Staat unterzeichnet werden.
Nach diesem Vertrag ging das gesamte Eigentum der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ab 1. Januar 1852 in den Besitz des Staates über, der seit dem 1. Januar 1850 die Bahn offiziell verwaltete. Der Staat verpflichtete sich, „die im Privatbesitz befindlichen Aktion des Stammaktien-Kapitals von Zehn Millionen Thalern vom 1. Januar 1852 ab, bis zur gänzlichen Amortisation der genannten Aktien aus dem Ertrag der Bahn, und wenn dieser nicht dazu hinreichen sollte, unter Leistung des erforderlichen Zuschusses mit vier Prozent jährlich zu verzinsen" sowie zum Kauf der Aktien. Konnten die Spekulanten auch ihren Erfolg aus dem Jahre 1843 nicht wiederholen, der Aktienbesitz blieb zum Wert garantiert, und die Zinsen wurden auf jeden Fall gezahlt. Angesichts der Wirtschaftskrise der Jahre nach 1847 und der Flaute der 50er Jahre ein sicheres Geschäft.
Die Bahnverwaltung wurde in eine „Königliche Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn" (KNME) umgewandelt. Damit war diese Bahnlinie die erste in Preußen errichtete Aktiengesellschaft, die in Staatsbesitz überging. Mit der Königlichen Ostbahn existierten nun die ersten beiden staatlichen Linien in Preußen. Die Direktion der KNME spielte dann beim weiteren staatlichen Eisenbahnbau in Berlin eine entscheidende Rolle. Doch nun zurück zu den Bahnanlagen!

Erneuert und erweitert

Zu Beginn der 60er Jahre reichten die vorhandenen und inzwischen veralteten Anlagen des Personen- und Güterverkehrs für die gestiegenen Anforderungen nicht mehr aus.
1857 wurde der Betrieb zwischen Frankfurt (Oder) und Königsberg (heute Kaliningrad/UdSSR) aufgenommen. Damit lief der gesamte Verkehr nach Ostpreußen und Schlesien über den KNME-Bahnhof in Berlin. Eine Erweiterung der Anlagen war unumgänglich geworden. Am Beginn aller weiteren Überlegungen stand der Erwerb des notwendigen Baugeländes. Dieses Vorhaben regelte die KNME zugleich auch für die Königliche Ostbahn, deren Berliner Bahnhof in der Nähe des alten Bahngeländes entstehen sollte. Systematisch wurde das

Gelände zwischen der Fruchtstraße und dem heutigen Bahnhof Ostkreuz (vormals Stralau-Rummelsburg) in langwierigen Verhandlungen erworben und zwischen beiden Bahngesellschaften aufgeteilt.
Gleichzeitig erwarb man auch den Grund und Boden für den im März 1867 beschlossenen Bau der Berliner Ringbahn, die nur dem Güterverkehr dienen sollte. Das von der KNME dafür gekaufte Gelände reichte bis in die beiden Verbindungskurven (Süd- und Nordring) am oberen Teil des Bahnhofs Stralau-Rummelsburg. Die Konturen einer der größten Eisenbahnanlagen in Berlin begannen sich abzuzeichnen. Sie reichten von der Koppenstraße bis zum heutigen Bahnhof Ostkreuz, enthielten die Personenbahnhöfe der Ostbahn und der KNME, die dazugehörigen Güterbahnhöfe in der Frucht- und Mühlenstraße sowie die Werkstätten an der Revaler Straße und am Markgrafendamm. Im Januar 1865 lag der erste Entwurf für den Neubau eines Empfangsgebäudes der KNME in Berlin vor. Er stammte von Eduard Römer, einem Eisenbahnarchitekten. Unterlagen darüber sind bisher nicht gefunden worden.
Die dann ausgeführte Anlage enthielt zwei Seitenbahnsteige und innerhalb der Halle fünf Gleise. Die westliche Front des Kopfbahnhofs entwarf Römer als gegliedertes Giebeldreieck, das durch Bögen zur Durchfahrt der Lokomotiven durchbrochen war. Der technische Vorhof erhielt eine Arkadengalerie, die jedoch nicht zur Wirkung kam, da das alte Direktionsgebäude der Frankfurter Bahn – jetzt Sitz der königlichen Direktion – aus Kostengründen erhalten bleiben mußte. Dementsprechend wurden abweichend von allen anderen Berliner Kopfbahnhöfen die Ein- und Ausgangspunkte verlegt. Die südliche Seite der Längshalle nahm die Abfahrt-, die nördliche die Ankunftseite auf.
Die bereits in dieser Zeit diskutierte Höherlegung des Bahngeländes und des Empfangsgebäudes unterblieb zunächst. Sie war aber bereits damals notwendig, da die Bahnlinie zwei wichtige Straßen – die Warschauer Straße und die Fruchtstraße – überquerte. Diese Situation erwies sich als hinderlich für den städtischen Verkehr, der an diesen Stellen durch beschrankte Bahnübergänge ständig behindert wurde. Der Magistrat von Berlin drängte die Eisenbahn zur Anlage einer großen Brücke im Verlauf der Warschauer Straße, um das Betriebsgelände zweier Eisenbahn-Gesellschaften nicht mehr schienengleich überbrücken zu müssen.
Der Neubau des Empfangsgebäudes konnte schließlich 1869 abgeschlossen und am 16. August des gleichen Jahres eröffnet werden.
Fortsetzung im Heft 10/87

5



6


KOENIGLICHE DIRECTION
DER
NIEDERSCHLESISCH-MAERKISCHEN
EISENBAHN.

Journ. № I. / VI. II. 7255.

Es wird ersucht, in der Antwort das vorstehende Journal-Zeichen anzugeben.

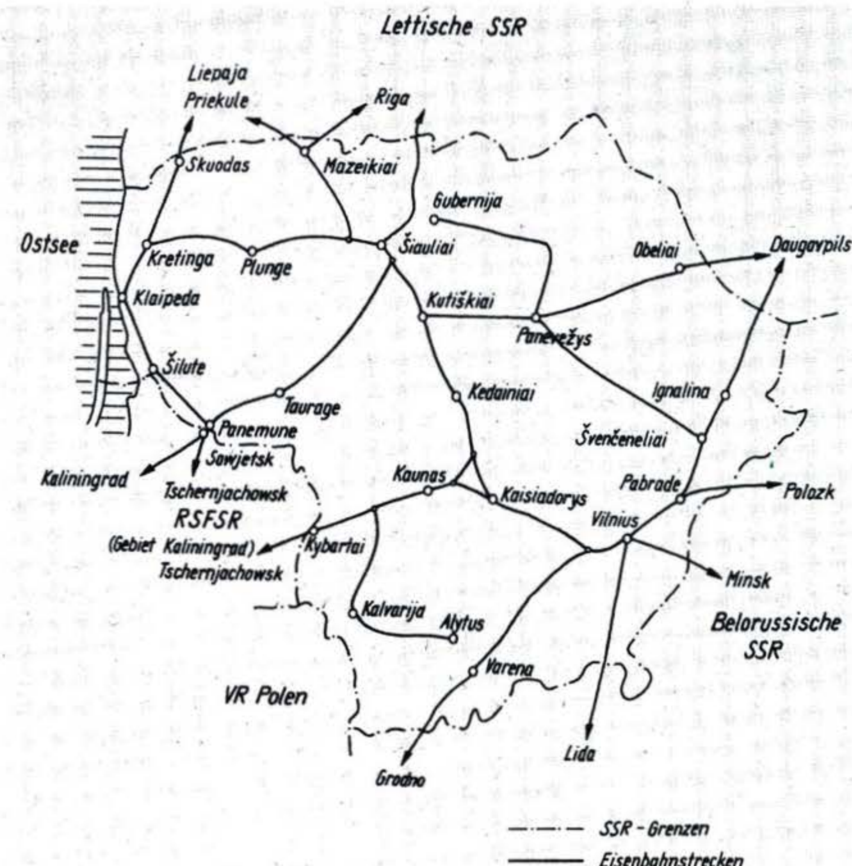
7



5 Siegel der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn um 1860
6 Briefkopf der Direktion der Königlich Niederschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft um 1875
7 Ansicht vom alten Ostbahnhof am damaligen Küstriner Platz, heute Franz-Mehring-Platz
Reprobeschaffung: Verfasser

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl,
Dresden

Die Eisenbahnen in Litauen



Schon über 45 Jahre gehört Litauen, das im Norden an Lettland, im Osten und Süden an Belorußland und im Westen an die Ostsee, das Gebiet Kaliningrad der RSFSR und die VR Polen grenzt, als Litauische Sozialistische Sowjetrepublik zur UdSSR. In dieser Zeit hat sich auch in diesem Lande viel getan. So entstanden neue Industriezweige; beispielsweise der Maschinenbau, die Metallverarbeitung, der Gerätebau, die Elektrotechnik, die Erdölverarbeitung und die Chemie. Bedeutend sind außerdem die Textil-, die Leder- und die Lebensmittelindustrie.
Heute wird in Litauen in sieben Tagen genausoviel produziert wie im Jahre 1940. Nach dem Umfang der Industrieproduktion steht Litauen unter den 15 Unionsrepubliken der UdSSR an fünfter Stelle; es exportiert in 87 Länder der Welt. Erheblich ist darüber hinaus der Umfang der Produktion der litauischen Landwirtschaft.
Die progressive Entwicklung von Industrie und Landwirtschaft Litauens stellt hohe Anforderungen an sein Transportwesen, vor allem an die Eisenbahn. Sie bewältigt derzeit 74 Prozent des Güter- und 28 Prozent des Reiseverkehrs der Republik. Eine Übersicht über das Eisenbahnnetz der Litauischen SSR vermittelt die Karte. Die traditionellen Hauptstrecken der Litauischen Eisenbahnen werden durch die internationale Magistrale VR Polen–Grodno–Vilnius–Daugavpils–Leningrad sowie die wichtigen UdSSR-Strecken Minsk–Vilnius–Šiauliai–Liepaja, Daugavpils–Kutiškiai–Kaliningrad und Vilnius–Kaunas–Kaliningrad gebildet. Seit Inbetriebnahme der internationalen Eisenbahnfährverbindung Klaipeda–Mukran (DDR) im Jahre 1986 kommt den beiden über Šilute und Kretinga nach Klaipeda führenden Eisenbahnstrecken eine erhöhte Bedeutung zu, die mit dem Ausbau dieser Trajektlinie in den nächsten Jahren noch weiter wachsen wird.
1975 wurde auf dem 122 km langen Streckenabschnitt Vilnius–Kaunus erstmals in Litauen der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Die Elektrifizierung wird kontinuierlich weitergeführt. Der Knoten Vilnius ist inzwischen weitgehend elektrifiziert. Noch dominiert auf den meisten Eisenbahnstrecken Litauens jedoch die Dieseltraktion. Im Reiseverkehr werden in umfassendem Maße Dieseltriebwagen, vorwiegend sowjetischer und ungarischer Bauart, eingesetzt; in Vilnius befindet sich das größte VT-Bw der UdSSR. In den letzten Jahren wurden alle litauischen Bahnbetriebswerke modernisiert. Gleichzeitig erfuhren auch fast alle Bahnbetriebswagenwerke eine Rekonstruktion; in Vilnius und Radviliskis entstanden in den letzten Jahren neue Bahnbetriebswagenwerke. Erheblich erweitert sind außerdem die Knoten Vilnius, Kaunas, Radviliskis und Klaipeda; neue Rangierbahnhöfe entstanden in Paneriai (bei Vilnius) und Paljemonas (bei Kaunas). Auf allen Magistralen ist vollautomatischer, auf vielen weiteren Strecken halbautomatischer Streckenblock vorhanden.
Die Litauischen Eisenbahnen bilden zusammen mit den Lettischen und den Estnischen Eisenbahnen sowie denen des Oblast Kaliningrad der RSFSR die Direktion Baltikum der SŽD. Neben den öffentlichen Bahnen spielen in Litauen auch die Anschlußbahnen eine große Rolle. Ihr Streckennetz ist fast genauso lang wie das der SŽD-Strecken. In den letzten Jahren erhielten unter anderem Panevežys, Vevis und Ignalina neue Bahnhöfe. Vor kurzem entstand in Klaipeda ein neuer Bahnhof. Bei den Litauischen Eisenbahnen sind derzeit etwa 3000 Hoch- und Fachschulabsolventen im Einsatz; in Vilnius existiert eine Eisenbahn-Fachschule. Zur guten sozialen und kulturellen Betreuung der litauischen Eisenbahner tragen auch sechs bahneigene Krankenhäuser, fünf Polikliniken, zwei Eisenbahnerklubs, ein Kulturpalast, eine eigene Sportvereinigung sowie eine Vielzahl von Erholungsheimen bei.



Nach dem zweiten Weltkrieg verkehrten auf den Strecken der Litauischen Eisenbahnen auch Lokomotiven der Baureihe Pt 31, die zur Beförderung schwerer Schnellzüge besonders geeignet waren und in der polnischen Maschinenfabrik Chrzanów 1931 gebaut wurden.
Foto: Archiv

eisen bahn kurzmeldungen

Europas steilste Eisenbahn

Mit den Worten „steilste regelspurige Eisenbahnlinie Europas" werben die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) für die Benutzung der Flamsbahn. Sie erstreckt sich durch ein steiles, enges und sehr beeindruckendes Gebirgstal und gilt als ein Meisterwerk der Ingenieurbaukunst. Obwohl die Entfernung zwischen Myrdal, 867 km über NN, und Flaam am Aurlandsfjord nur 20 km beträgt, dauert die Fahrt fast 45 Minuten. Die Bahn fährt durch zwanzig Tunnels, die zusammen 6 km lang sind; die größte Steigung beträgt 1 m auf 18 m. Der Höhenunterschied von 865 m auf einer Strecke von nur 20 km ist für eine Regelspurbahn sehr ungewöhnlich. Aus Sicherheitsgründen sind die auf dieser Strecke eingesetzten Fahrzeuge mit fünf verschiedenen Bremssystemen ausgestattet, von denen jedes einzelne den Zug zum Stehen bringen kann.
Um den Höhenunterschied von 300 m von Myrdalsberget hinab ins Tal zu bezwingen, führt die Bahn durch einen Wendetunnel. Mit anderen Worten: Die Trasse überwindet bei einem Luftweg von nur 1 km fünf verschiedene Höhen übereinander. Der längste Tunnel ist 1,35 km lang. Die berühmte Strecke wurde in den Jahren 1895 und 1896 vor allem deshalb gebaut, um für den Bau der Beegensbahn das erforderliche Material heranzuschaffen (Abb. 1).
Text und Fotobeschaffung: M. Radloff, Berlin

1



Ultraschall prüft Schienen

Bereits zum dritten Mal übernahm der Schienendiagnosezug der Ungarischen Staatseisenbahnen (MÁV) im Rahmen bilateraler Vereinbarungen im vergangenen Jahr Ultraschallprüfungen an den Schienen auf unseren Hauptstrecken. Bei einer Meßgeschwindigkeit von 30 km/h werden alle Fehler – Anrisse, Lunker usw. – erfaßt, registriert und für die jeweiligen Bahnmeistereien mit genauer Meterpositionierung protokolliert. Der Zug selbst besteht aus einem Triebwagen (Ab 25, GANZ MÁVAG) mit der Achsfolge C'2', dem mittleren zweiachsigen Beiwagen mit dem Prüfgestell, Meß- und Auswerteraum sowie Schlafräumen und einem vierachsigen Steuerwagen mit dem Aufenthaltsraum. Platz- und masseaufwendig sind die zwei Behälter mit je 7 m³ Wasser als Schmiermittel für die auf der Schienenoberkante schleifenden Ultraschallprüfköpfe. Die DR prüft ansonsten ihre Schienen derzeit nur mit Handgeräten vorrangig an Schweißstellen. Abb. 2 entstand am 4. August 1986 in Dresden-Neustadt.
Text und Foto: W. Rettig, Görlitz

2



Lücke an Systemtrennstelle geschlossen

Termingerecht haben die Eisenbahner der Rbd Dresden die Voraussetzungen für die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes auf dem Streckenabschnitt Schöna – Staatsgrenze DDR/ČSSR geschaffen. Gleiches realisierten die Baueisenbahner der ČSD auf dem Abschnitt aus Richtung Prag bis Děčin. Seit dem 13. Dezember 1986 stehen die Fahrleitungsanlagen beidseitig der Systemtrennstelle unter Spannung von 15 kV/16 2/3 Hz (DR) bzw. 3 kV Gleichstrom (ČSD). Damit besteht erstmalig eine Verbindung zwischen den elektrifizierten Streckennetzen beider Länder. Noch in diesem Jahr wird die DR den Probebetrieb mit der in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit bei ŠKODA, Plzeň, erbauten Zweisystemlokomotive beginnen (DR-Baureihenbezeichnung 230). In naher Zukunft gibt es hier also auch im grenzüberschreitenden Verkehr keinen Lokwechsel mehr.
Nju.

Pjöngjang baut Metro aus

Weitere zwei Metrostationen sind in der Hauptstadt der Koreanischen DVR kürzlich fertiggestellt worden. Es ist vorgesehen, das Streckennetz von gegenwärtig 17 km Länge in den kommenden Jahren durch den Anschluß von Neubaugebieten weiter auszubauen.
me

Anschluß zur Flevolinie

Von Weesp nach Lelystad in Holland entsteht gegenwärtig eine 47 Kilometer lange Eisenbahnstrecke mit Verbindung zur Flevolinie. Sie führt teilweise durch neu gewonnenes Land. Insgesamt sind rund 100 Kunstbauten – Brücken, Tunnels, Viadukte – erforderlich. Eine Brücke führt über das Ysselmeer.
me

Werkbahn erweitert

Um während der anhaltend starken Fröste des vergangenen Winters die Abfuhr von Rohkreide vom Tagebau Wittenfelde zum Kreidewerk Klementelvitz auf Rügen zu ermöglichen, wurde eine neue Gleistrasse der 900 mm spurigen Werkbahn mittels Hubschrauber verlegt. Neben den Gleisjochen konnte auch der Schotter eingeflogen werden. Diese Kreidebahn wird bekanntlich mit Lokomotiven des Typs V 10 C betrieben. Die Züge bestehen aus sechs bis sieben zweiachsigen, druckluftgebremsten Kübelwagen.
Wkr.

Lok-einsätze

Bw Aue (me 7/86 – 11)

Nach wie vor sind zwei Lokomotiven der Baureihe 50.3 im Einsatz. Da die Maschinen ständig wechseln, werden keine Stationierungen angegeben.
Umläufe (KBS 440/450):
1. Lok
(Mo–Fr) – Khbf (P 18610) 3.12, 4.38 Aue; Aue (P 18617) 4.53, 6.56 Khbf; Lz Ks; Ks (N 64354) 8.16, 11.33 Aue; Aue (N 64355) 22.36 Hbf; (Sa, S) – Aue (P 18613) 3.44; 5.21 Khbf; Lz Kr (N 64354) 8.49, 12.50 Aue; bei Bedarf Übergabe Zi – Lntz und zurück; Aue (N 65355) 15.10, 22.36 Hbf
2. Lok
(Mo–Fr) – Khbf (P 18612) 5.14, 7.02 Aue; Aue (Lgo 59388) 8.12, 9.29 Wru; Lz Zwi; Zw (Dg 54309) 11.24 Aue; Aue (Lz) 12.24 Sch (N 61971) 13.54, 15.14 Abs; Abs (N 61970) 16.17, 18.10 Aue; (Mo–Do) – Anl (P 18643) 19.41, 21.21 Khbf; Fr: Bereitschaft.
(Sa,S) – Khbf (P 18612) 5.31, 7.04 Aue; Aue (N 66322) 7.44, 9.39 Zw; Zw (Dg 54309) 12.24 Aue; Lz Sch; Sch (N 61971) 13.54, 15.14 Abs; Abs (N 61970) 16.17, 18.10 Aue; (Sa) – Aue (P 5696) 19.07, 19.50 (Zw); (S) – Aue (P 18643) 19.41, 21.21 Khbf.
Legende: Aue – Aue (Sachs.), Khbf – Karl-Marx-Stadt Hbf, Ks – Karl-Marx-Stadt Süd, Hof – Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf Stw 2, Zi – Zwönitz, Lntz – Lößnitz ob. Bf., Wru – Werdau, Zw – Zwickau, Sch – Schwarzenberg, Abs – Buchholz, Lz – Lokleerfahrt
Me (Juni)

Bw Eberswalde

Der Dampflokbestand wurde weiter verringert. Im Juni wurde die 52 8133 an das Bw Neubrandenburg abgegeben.
Lokbestand:
50 3648 (Raw L7), 52 8031 (k), 52 8132 (k)

Bw Angermünde

Lokbestand:
52 8001 (k), 52 8024 (k), 52 8030 (k), 52 8035 (k), 52 8053 (E), 52 8141 (E), 52 8187 (z), 50 3636 (k), 50 3693 (Dsp.)
Zwei Lokomotiven der Baureihe 52.8 sind im Einsatz.
Umläufe (KBS 920, 921, 922)
1. Tag: Agm (N 62596) 5.57, 9.00 Tan; Tan (N 62597) 12.35, 16.00 Agm; Agm (Dg 54596) 19.48, Sc 20.24; Sc (Dg 54599) 23.30, 0.13 Agm;
2. Tag: Agm (Dg 54590) 7.31, 8.07 Sc; Sc (Dg 54593) 14.17, 14.59 Agm; Agm (Dg 54598) 22.50, 23.26 Sc; Sc (Dg 54591) 2.54, 3.37 Agm.
Legende: Agm – Angermünde, Tan – Tantow, Sc – Schwedt
We (Juli)

Bw Wustermark Rbf

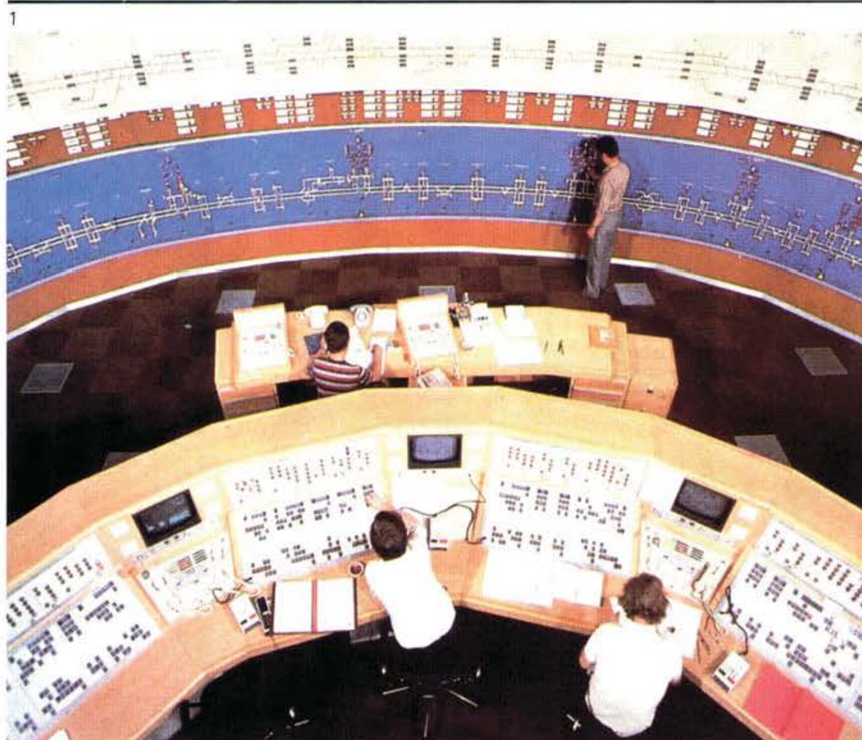
Lokbestand:
52 1662 (Hzl-r), 52 8006 (r), 52 8013 (r), 52 8021 (E), 52 8023 (r), 52 8042 (r), 52 8068 (Raw), 52 8075 (Hzl im Bw Seddin), 52 8089 (r), 52 8106 (r), 52 8129 (E)
44 1601 (Hzl z. Z. schadhaft), 74 1230 (Raw)
Dz (Juli)



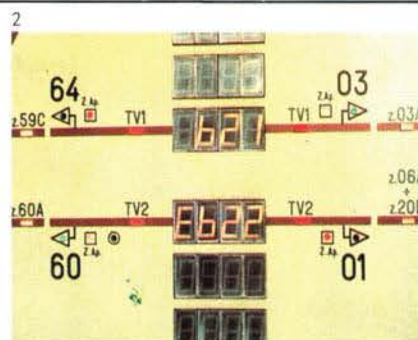
modell eisenbahner poster

WL 6, VEB Hydrierwerk Rodleben
Foto: T. Böttger

1



2


64
z.59C
TV1
621
TV1
03
z.03A
z.60A
TV2
TV2
z.06A
z.20D
60
01

3



4


TGV

5



6


DESQUENNE ET GIRAL

Prof. Dr. sc. techn. Heinz Funke,
Dresden

Die schnellste Eisenbahn der Welt

2. Teil

Die Steuerzentrale der Hochgeschwindigkeitsstrecke

Obwohl die Linie Paris–Lyon durch drei Eisenbahndirektionsbezirke führt, die jeweils eigene regionale Steuerzentralen im herkömmlichen Sinne besitzen, hat man sich entschlossen, für die neue Schnellstrecke nur eine einzige Steuerzentrale in der Nähe des Lyoner Bahnhofs (Gare de Lyon) in Paris zu errichten. Die allgemeinen Aufgaben sind:

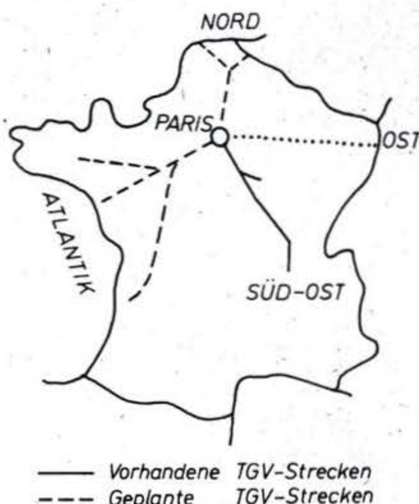
– Gewährleistung eines planmäßigen Zugverkehrs,
– Überwachung der Sicherheit des Zugverkehrs,
– Befriedigung des Reisebedürfnisses der Fahrgäste, indem zusätzliche Beförderungskapazität angeboten wird und
– rentable Gestaltung des TGV-Systems durch einen maximalen Besetzungsgrad der Züge.

Um diese Aufgaben zu erfüllen, existieren die drei folgenden Bereiche, die eng zusammenarbeiten:

– Steuerung und Überwachung des Zugbetriebes und der Energieversorgung,
– Einsatzplanung der Triebwagenzüge und des Personals und
– Planung der notwendigen Unterhaltungsarbeiten an den Gleisen und Anlagen sowie Kontrolle der Ausführung in Verbindung mit den zuständigen Dienststellen.

In einem großen Saal der Steuerzentrale befinden sich an der kreisbogenförmig ausgebildeten Wand zwei übereinander angeordnete 15 m lange und 0,90 m hohe Sichttafeln (Abb. 1). Die obere Sichttafel enthält schematisch dargestellt die gesamte Strecke mit allen Abzweigungen, Gleisverbindungen und Abstellgleisen. Dadurch ist die optische Kontrolle der Signalisation und die Überwachung des Zuglaufs gewährleistet.

7



Auf der unteren Tafel ist das Stromversorgungsnetz mit den Unterwerken und Trennstellen in den Fahrleitungsanlagen abgebildet.

Dieses „Nervenzentrum" setzt sich aus den vier folgenden Systemen zusammen, wobei die Mikroelektronik und die Informatik breite Anwendung finden:

– das Übertragungssystem der Fernsteuerung und der Fernkontrolle, der Anlagen der Signalisation der Stromversorgung der elektrischen Traktion,
– das System der optischen Kontrolle der „Signalisation" und der „Energieversorgung" mit den oben genannten Sichttafeln sowie den Steuerpulten und den dazugehörigen Stromkreisen,
– das Informationssystem der Zugfolge der Fahrstraßensteuerung und
– das zentrale System der Heißläuferortung.

Zuglaufsteuerung und -überwachung

Der Fahrdienstleiter hat diese imposante Übersichtstafel vor sich, auf der er den Gesamtverlauf des TGV-Verkehrs und die Bedingungen, unter denen dieser vor sich geht, beobachten und verfolgen kann. Sobald eine Störung eintritt und signalisiert wird, verfügt der Fahrdienstleiter über alle Mittel, die Regelmäßigkeit des Zuglaufes wieder herzustellen. Die obere Sichttafel der optischen Kontrolle der Signalisation enthält mehr als 900 Bildfenster mit rotem, weißem und grünem Licht, etwa 120 Fenster, die den Kontrollabschnitten der Strecke entsprechen und in denen die jeweilige Zugnummer angezeigt wird (Abb. 2). Hinzu kommen etwa 115 beleuchtete Pfeile, die entlang des auf der Tafel dargestellten Gleisplans verteilt sind. Die Gesamtheit der Kontrollämpchen liefert 18 Typen von verschiedenen Informationen, die die Sicherheit betreffen und sich insbesondere beziehen auf:

– die Kontrolle der Stellung der Weichenzungen,
– die Anzeige von Hindernissen im Gleis, z. B. durch von einer Straßenbrücke herabgestürzte Fahrzeuge und
– die Meldung von heißgelaufenen Achsbuchsen.

Gegenüber der Sichttafel können von den drei Pulten 258 Fahrstraßen mit Hilfe von 8200 Fernkommandos gesteuert werden, die an die 18 Ausweich- bzw. Übergangsstellen (PRS) übertragen werden. Eine solche PRS gestattet durch automatische Steuerung der Weichen die Freigabe einer Fahrstraße, wobei mit Hilfe eines einzigen Kontaktes die für die Sicherheit des Zugverkehrs unumgängliche Verriegelung erfolgt. Damit werden das Auffahren oder Zusammenstoßen und Flankenfahrten vermieden.

Auf einem Bildschirm wird die mit Hilfe eines Rechners gewonnene Information über die jeweilige Position der Züge mit Angaben über Verspätung oder Vorlauf sichtbar. Sobald ein Zug mehr als ± 3 Minuten Zeitdifferenz gegenüber dem Plan aufweist, erscheint in den Fenstern vor der Zugnummer der Buchstabe „E" (Abb. 2), und ein akustisches Signal macht den Fahrdienstleiter darauf aufmerksam. Er kann dann veranlassen, daß die Züge ihre Geschwindigkeit beschleunigen oder verzögern. Tritt eine Situation ein, die die Benutzung der vorgesehenen Fahrstraße verbietet, kann er die Züge an jeder PRS von einem Gleis auf das andere wechseln lassen, eine Umleitung auf die herkömmlichen Strecken oder sogar das Wenden und Zurückfahren veranlassen.

Diese Handlungen sind nur in den geschilderten Ausnahmefällen nötig. Für den fahrplanmäßigen Betrieb ist der gesamte Zuglauf programmiert und im Prozeßrechner gespeichert. Er steuert die Hauptfahrstraßen in den beiden Richtungen automatisch. Sobald ein Zug in die Annäherungszone einer Fahrstraße eingedrungen ist, gibt der Prozeßrechner den entsprechenden Fahrstraßenbefehl, wodurch auch die anderen Bedienhandlungen automatisch durchgeführt werden. Dazu gehören das Umstellen der Weichen ebenso

1 Das „Nervenzentrum" der Hochgeschwindigkeitslinie.
Obere Bildtafel – Kontrolle der Signalisation
Untere blaue Bildtafel – Kontrolle der Energieversorgung;
im Vordergrund die vier Schaltpulte der Zuglaufsteuerung und -überwachung

2 Ausschnitt aus einer Zugnummernanzeige in einem Kontrollabschnitt;
im unteren Bildfenster wird angezeigt, daß der Zug 622 die Zeittoleranz von ± 3 Minuten überschritten hat (E – ecart).

3 Die Kabine des Triebwagenführers

4 Der TGV auf seiner Fahrt über eine Spannbetonbrücke. Die beiderseitige Begrenzung der Strecke durch Zäune ist erkennbar.

5 Bewegliches Herzstück einer Weiche

6 Gleisverlegezug

7 Die geplante Erweiterung des TGV-Netzes in Frankreich

Fotos und Zeichnung: Sammlung des Verfassers aus den Quellen (1)–(3)

wie die Signalisation der Geschwindigkeit auf dem Führerstand beim Abzweig auf eine andere Strecke oder für das Anhalten auf dem Zwischenbahnhof.

Energiesteuerung und -überwachung
Vor den vier Schaltpulten der Zuglaufüberwacher befindet sich etwas nach unten abgestuft der Arbeitsplatz des Energieüberwachers (Abb. 1). Er steuert und überwacht die Transformation des Wechselstromes von 225 kV auf den einphasigen Fahrstrom von 25 kV und 50 Hz. Dieser Eisenbahner sichert nicht nur die Fahrstromversorgung der gesamten Linie, sondern auch die Stromversorgung der ferngesteuerten elektrischen Antriebe für das Umstellen der Zungenvorrichtungen bzw. der beweglichen Herzstückspitzen der Weichen. Wenn es wegen Bauarbeiten oder Havarien erforderlich wird, unterbricht der Energieüberwacher die Stromzufuhr, wodurch die betreffenden Fahrleitungsabschnitte voneinander isoliert werden. Für den Fall, daß in der kalten Jahreszeit über die Fernübertragung klimatische Informationen ankommen, die eine Vereisung an den Fahrleitungen signalisieren, wird eine Aufheizanlage für das Abtauen eingeschaltet.

Radio-Verbindung zwischen Zug und Umwelt
Der allein vor seinem Steuerpult sitzende Triebwagenführer (Abb. 3) hat die Gewißheit, daß er dank der Radio-Verbindung Zug–Erde jederzeit mit dem Fahrdienstleiter Verbindung hat und ihm seine eventuellen Probleme mitteilen kann, die in der Rückantwort auf das bestmöglichste gelöst werden. Die Triebwagenführer werden über Besonderheiten informiert, die ihnen während der Fahrt begegnen können.
Das Zugbegleitpersonal kann ebenfalls über diese Radioverbindung die Hilfe des Fahrdienstleiters in der Steuerzentrale in Anspruch nehmen, um Auskünfte kommerziellen Charakters zu erhalten, einen Arzt, die Polizei, einen Angestellten des Empfangsdienstes zu verlangen oder andere Schwierigkeiten von Reisenden zu beheben.

Energieverbrauch
Der spezifische Energieverbrauch für einen Sitzplatzkilometer ergibt für den TGV, das Auto und das Flugzeug ein Verhältnis von 3:5:13. Der TGV verbraucht trotz der erhöhten Geschwindigkeit von 270 km/h nur 11 g Erdöleinheiten je Sitzplatzkilometer gegenüber 8 bis 10 g für einen herkömmlichen Zug mit 160 bis 200 km/h. Durch den elektrischen Betrieb wird weitgehend auf nationale Energiequellen, Wasser oder Kernkraftwerke, zurückgegriffen und somit keine Luftverschmutzung hervorgerufen.

Projektierung und Bau der Strecke
Der Bau der zweigleisigen, elektrifizierten und beiderseits eingezäunten Strecke, auf der es aus selbstverständlichen Sicherheitsgründen keine schienengleichen Bahnübergänge gibt, war mit umfangreichen Erdarbeiten durch das Baggern von Einschnitten und Schütten von Dämmen verbunden. Die rund 28 Mill. Kubikmeter zu bewegenden Erdmassen entsprechen etwa dem Ladevolumen von 14 000 Güterzügen mit je 50 Wagen. Infolge der Kreuzung der neuen Trasse mit Autobahnen, Straßen, Flußläufen und anderen Eisenbahnstrekken sowie zur Überwindung von Tälern waren 17 Großbrücken sowie 320 Eisenbahn- und 176 Straßenbrücken erforderlich (Abb. 4).
Bei der Projektierung ist man wegen der besseren Anpassung der Trasse an das Gelände von einer maximalen Neigung von 35 ‰ und wegen der hohen Geschwindigkeit von einem kleinsten Bogenhalbmesser R = 4000 m ausgegangen. Diese verhältnismäßig steile Neigung – bei der DR beträgt die zulässige Neigung für Hauptbahnen 25 ‰ – wurde auch in Anpassung an das Längsprofil der benachbarten Autobahn gewählt und ist selbstverständlich nicht für einen Güterzugverkehr geeignet.
Alle Weichen für den Gleiswechsel der Züge an den doppelten Gleisverbindungen können im abzweigenden Gleis mit 160 km/h und an den Abzweigungen mit 220 km/h befahren werden. Sie sind mit beweglichen Herzstücken ausgerüstet (Abb. 5).
In der ersten Etappe der Projektierung wurde durch eine Vorstudie ein etwa 1 km breites Band definiert, innerhalb dessen die endgültige Trasse verlaufen wird. Dabei mußten Ortschaften und historisch oder architektonisch wertvolle Bauwerke, aber auch geologisch ungeeignete Geländeteile umgangen werden. Durch rechnergestützte und mit automatischer Zeichentechnik ausgerüstete Arbeitsplätze wurden innerhalb des 1-km-Bandes für verschiedene Varianten die Längsprofile gezeichnet sowie die zu bewegenden Erdmassen berechnet, bis man schließlich eine optimale Trasse als endgültige Linie gefunden hatte. Die für den Bau erforderlichen Querprofile wurden ebenfalls automatisch aufgezeichnet und die Geländeflächen für den Bodenerwerb parzellenweise berechnet.
Das Vermessen und Abstecken ist mit elektronisch arbeitenden Entfernungsmeßgeräten unter Anwendung der Lasertechnik vorgenommen worden.
Vom Gleisbau selbst gibt die Abb. 6 einen Eindruck. Es handelt sich um einen speziellen, für die Neubaustrecke entwickelten und gebauten Gleisverlegezug, der mit seinem Vorderteil auf den vorgelagerten neuen Schienen und mit dem hinteren Teil auf dem neu verlegten Gleis fährt. Im Zwischenteil werden die einzelnen Schwellen kontinuierlich auf das vorbereitete Schotterbett im genauen Abstand verlegt und die neuen Schienen mittels Führungszangen auf die Schwellen gesetzt. Ein auf den Wagen fahrender Portalkran sorgt für die Zuführung der zu verlegenden Schwellen, die er vom Schwellenwaggon holt und zum Schwellenspeicher bringt.

Weitere TGV-Projekte
Trotz der großen und einmaligen Investitionskosten ist der erzielte Gewinn infolge der über den Erwartungen liegenden Einnahmen sehr ermutigend, so daß weitere TGV-Projekte vorgesehen sind.
Mit dem TGV „Atlantik“ soll ab 1988 der Reiseverkehr von Paris aus in Richtung Westen und Südwesten bis zur Atlantikküste möglich sein. Der TGV „Nord“ wird Paris mit London sowie mit Brüssel über Lille, aber auch London mit Brüssel verbinden, wenn der Tunnel unter dem Ärmelkanal fertiggestellt ist. Außerdem stehen TGV-Projekte von Paris in Richtung Osten mit möglichen Anschlüssen an das Netz der Deutschen Bundesbahn zur Diskussion (Abb. 7).

Schlußbetrachtung
Für das bestehende, verhältnismäßig dichte Eisenbahnnetz der DDR, auf dem im Gemischtverkehr Reise- und Güterzüge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten verkehren und bei dem die Abstände zwischen den Knotenpunkten relativ gering sind, können Geschwindigkeiten in den oben geschilderten Größenordnungen ökonomisch nicht vertreten werden. Der Bau einer neuen, nur für den Reiseverkehr nutzbaren Schnellstrecke entspricht nicht dem gesellschaftlichen Bedürfnis und übersteigt unsere derzeitigen wirtschaftlichen Möglichkeiten.

Quellenangaben
(1) Le TGV Paris – Süd-Est, SNCF-Information
(2) UN TRAIN POUR DEMAIN, SNCF-Information
(3) Le poste de commandement de la ligne à grande vitesse, SNCF-Information

Vorschau
Im Heft 10/87 bringen wir u. a.:
- 60 Jahre Raw Berlin-Schöneweide;
- U-Bahnstrecke nach Hellersdorf;
- Geschichte der Berliner Straßenbahn nach 1945;
- Trümmerbahnen gestern und heute in Berlin;
- 25 Jahre Arbeitsgemeinschaft „Weinbergsweg“ des DMV;
- Junior-Seite;
- Häuser selbst gebaut.

Dipl.-Ing. oec. Norbert Kuschinski
(DMV), Dresden

Die Straßenbahn in Constanta

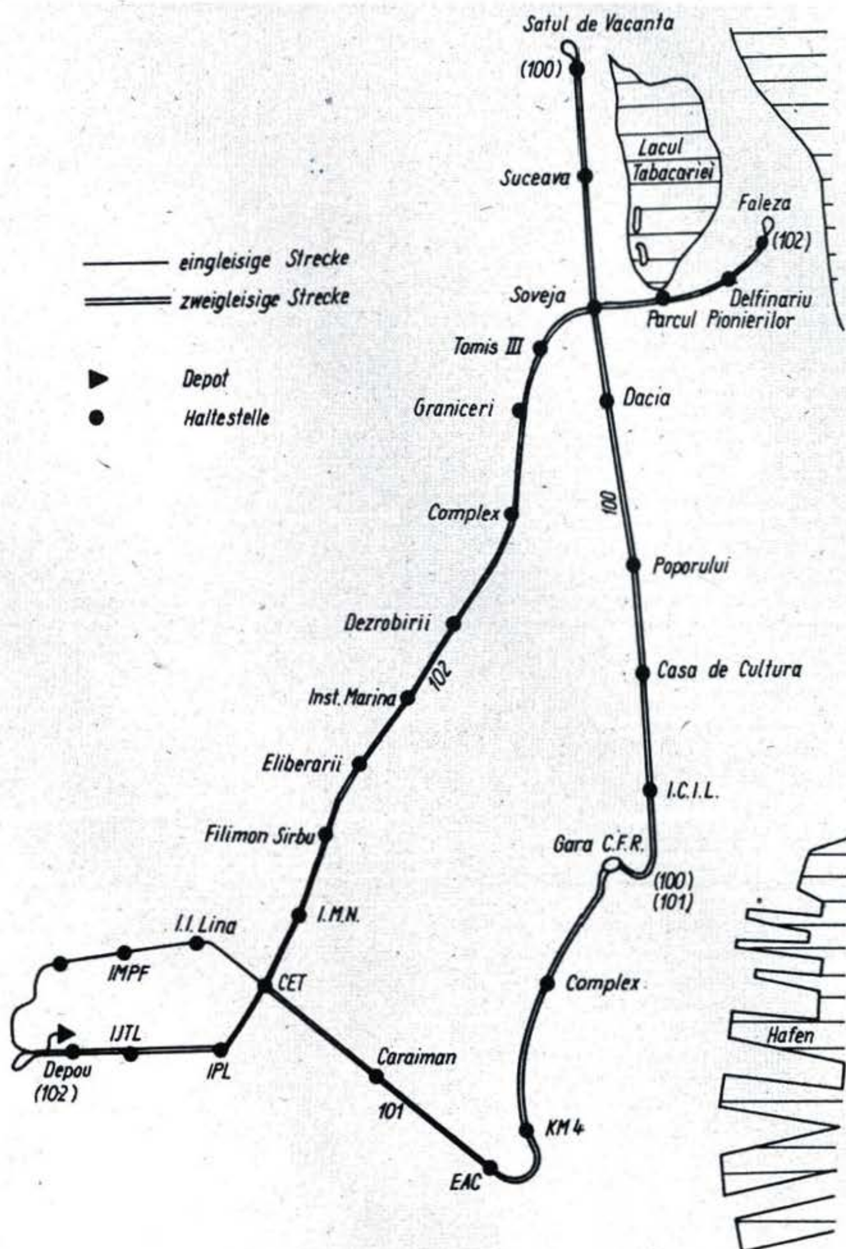
Ein neuer Betrieb in Rumänien

Noch vor wenigen Jahren war die Zukunft der Straßenbahn unter Verkehrsexperten zumindest teilweise umstritten. Heute hat sich international die Erkenntnis durchgesetzt, daß sie in modernisierter Form bei größerem Fahrgastaufkommen das effektivste städtische Nahverkehrsmittel ist. Nicht zuletzt haben energiepolitische Gesichtspunkte und die des Umweltschutzes zu einer Renaissance der Straßenbahn geführt. Und dies gilt nicht nur für Städte, in denen sie bereits vor Jahren verschwand. Inzwischen werden auch völlig neue Straßenbahnbetriebe gebaut. Einer unter ihnen wurde 1984 in Constanta eröffnet.

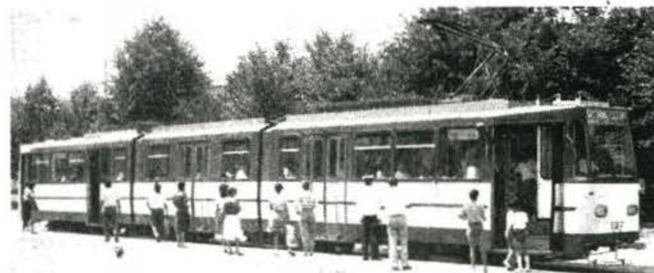
Der Tourist kennt Constanta vor allem als Ausgangspunkt für die Weiterfahrt in die bekannten Seebäder der rumänischen Schwarzmeerküste von Mamaia im Norden bis Mangalia im Süden. Sehenswert ist in Constanta besonders die Altstadt mit ihren bis in die römische Zeit zurückreichenden Baudenkmälern. Hinzu kommt noch der größte Seehafen des Landes. Außerdem ist Constanta einer der wichtigsten Industriestandorte Rumäniens. Die Einwohnerzahl der Stadt stieg von nur 78 000 im Jahre 1948, über 110 000 im Jahre 1960 und 284 000 im Jahre 1980 auf mehr als 320 000 im Jahre 1985.

Mit den verwaltungsmäßig eingegliederten Vororten sind es sogar 426 000 Einwohner. Dieses ungewöhnlich starke Wachstum stellt unter anderem hohe Anforderungen an den Städtischen Nahverkehr. Deshalb entschlossen sich die Stadtväter von Constanta schon vor längerer Zeit, die innerstädtischen Massenverkehrsmittel Kraftomnibus und Obus um die Straßenbahn zu erweitern. Als in den 70er Jahren einige der Hauptstraßen neu gestaltet wurden, verbreiterte man sie bereits so, daß das künftige Verkehrsmittel Platz finden kann. Die eigentlichen Bauarbeiten für die erste Strecke konnten daher in der relativ

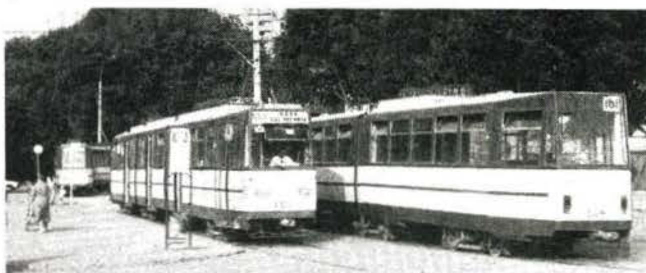
1



2



3



1 Streckennetz des Straßenbahnnetzes von Constanta (unmaßstäbliche Darstellung)

2 Triebwagen 127 auf der Linie 100 in Richtung Satul de Vacanta an der Haltestelle Soveja

3 Der links im Bild zu sehende Triebwagen 140 ist der vorerst letzte Wagen der für Constanta gebauten Serie, hier an der Abfahrtstelle der Linie 100 am Bahnhof. Rechts der Triebwagen 138 als Linie 101

kurzen Zeit von nur einem Jahr bewältigt werden.

Am 18. August 1984 wurde die Straßenbahnlinie 100 eröffnet und am 23. August – dem rumänischen Nationalfeiertag – offiziell eingeweiht. Sie führt vom Hauptbahnhof (Gara) in nördlicher Richtung bis zur Endstelle Satul de Vacanta, dem Freizeitpark. Die etwa 6 km lange Strecke erschließt Wohngebiete nahe dem Stadtzentrum – ohne dieses direkt zu berühren – und führt vorbei am Haus der Kultur und der Gewerkschaften (Casa de Cultura a Sindicatelor). Bedeutend ist aber insbesondere der Verkehr zum Freizeitpark am Nordwestufer des Lacul-Tabacariei-Sees. Rund um dieses Paradies der Angler fährt eine 600 mm spurige Eisenbahn, deren zwei Züge von ehemaligen Bergwerk-Diesellokomotiven gezogen werden. Sie berührt weitere Attraktionen am Ufer des Sees wie das Delphinarium sowie den Pionierpark und fährt als Besonderheit auch durch einen langen gewundenen Tunnel. Doch zurück zur Straßenbahn!

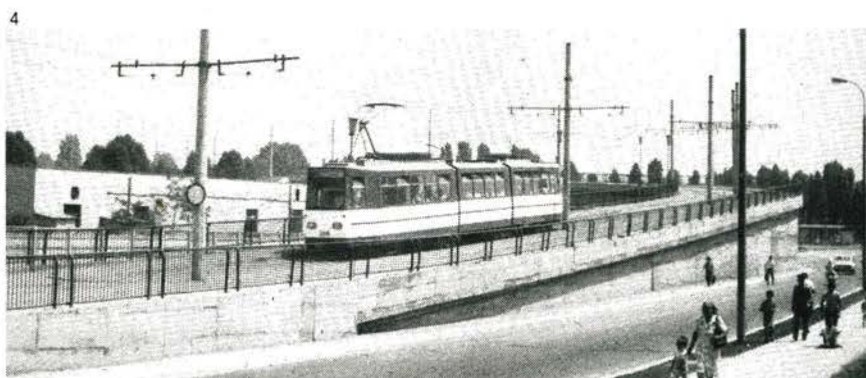
Im inneren Gleis der zweigleisigen Endschleife Satul de Vacanta existiert eine provisorische Wartungsgrube, die in der ersten Zeit, als es noch keinen Betriebshof gab, genutzt wurde. Zunächst standen für den Betrieb nur die drei Triebwagen 101 bis 103 zur Verfügung. Mit ihnen wurde im Tagesverkehr eine Zugfolge von 25 Minuten und im Spitzenverkehr eine solche von 15 bis 17 Minuten gefahren. Es handelte sich dabei um einen Probebetrieb, so daß parallel zur Straßenbahn noch Kraftomnibusse fuhren. Mit der Lieferung weiterer Fahrzeuge wurde die Zugfolge verdichtet und beträgt jetzt in den Spitzenzeiten drei Minuten, im Tagesverkehr vier bis sechs Minuten.
Die Endstelle am Bahnhof besteht aus einer aus zwei Richtungen angeschlossenen zweigleisigen Schleife. Das äußere Gleis wird entgegen dem Uhrzeigersinn von der Linie 100 befahren, das innere Gleis dagegen im Uhrzeigersinn durch die seit 1985 bestehende Linie 101 genutzt. Für beide Linien sind getrennte Aus- und Einstieghaltestellen vorhanden. Innerhalb der Schleife befindet sich das Gebäude der Verkehrsaufsicht mit Pausenraum und Fahrkartenverkaufseinrichtung.

Die etwa 7 km lange Strecke der Linie 101 wurde am 15. März 1985 in Betrieb genommen und führt in südwestlicher Richtung zum Industriegebiet Platforma industriala. Zwischen den Haltestellen km 4 und EAC wird auf einem Viadukt die Eisenbahn überquert. An der Haltestelle CET verzweigt sich die Strecke und bildet eine große im Uhrzeigersinn befahrene Schleife. Die Linie 101 hat dadurch keine eigentliche Endstelle im Industriegebiet, sondern kehrt wieder zum Bahnhof zurück. An dieser großen Gleisschleife liegt auch der Betriebshof. Eine Gleisschleife vor dem Betriebshof ist Endstelle für die Linie 102 sowie für Verstärkungszüge der Linie 101 im Spitzenverkehr. Von hier aus ist die Strecke bis zur Haltestelle CET eingleisig. Dieser Abschnitt wird nur durch die Linie 101 bedient. Auf der Linie 101 beträgt die Zugfolge im Spitzenverkehr drei Minuten, sonst vier bis sieben Minuten.

Die dritte Strecke führt von der Haltestelle CET nördlich nach Tomis III und dann in östlicher Richtung bis zur Endstelle Faleza. An der Haltestelle Soveja wird die Linie 100 gekreuzt. Auf dieser Strecke, die im Spätsommer 1986 fertiggestellt wurde, verkehrt die Linie 102 Betriebshof – Faleza.
Das Bauprogramm der Straßenbahn fand mit der Eröffnung der Linie 102 seinen vorläufigen Abschluß. Die Gesamtstreckenlänge beträgt somit 25 km. Vorhanden sind 40 achtachsige dreiteilige Gelenktriebwagen in Einrichtungsbauart des Typs V3A, die die Nummern 101 bis 140 tragen. Hergestellt wurden sie in der Hauptwerkstatt der Bukarester Straßenbahn.

Eine Straßenbahnfahrt kostet einen Leu (umgerechnet etwa 38 Pf.). Verkauft werden Entwerterabschnitte für vier Fahrten, die in Entwertern der Budapester Bauart gelocht werden müssen.

4



5



6



4 Triebwagen 138 fährt auf der Linie 101 in Richtung Industriegelände und verläßt den Viadukt über die Eisenbahn am Westende kurz vor der Haltestelle EAC.

5 Wichtige Beförderungsaufgaben übernimmt in Constanta auch der Obus. Die Aufnahme zeigt das Fahrzeug 494 (Typ DAC 117 E).

6 Einer der beiden Züge der 600-mm-Bahn, die um den Lacul-Tabacariei-See führt.

Fotos und Zeichnung: Verfasser (Juli 1986)

Oberingenieur Günter Fromm (DMV), Erfurt

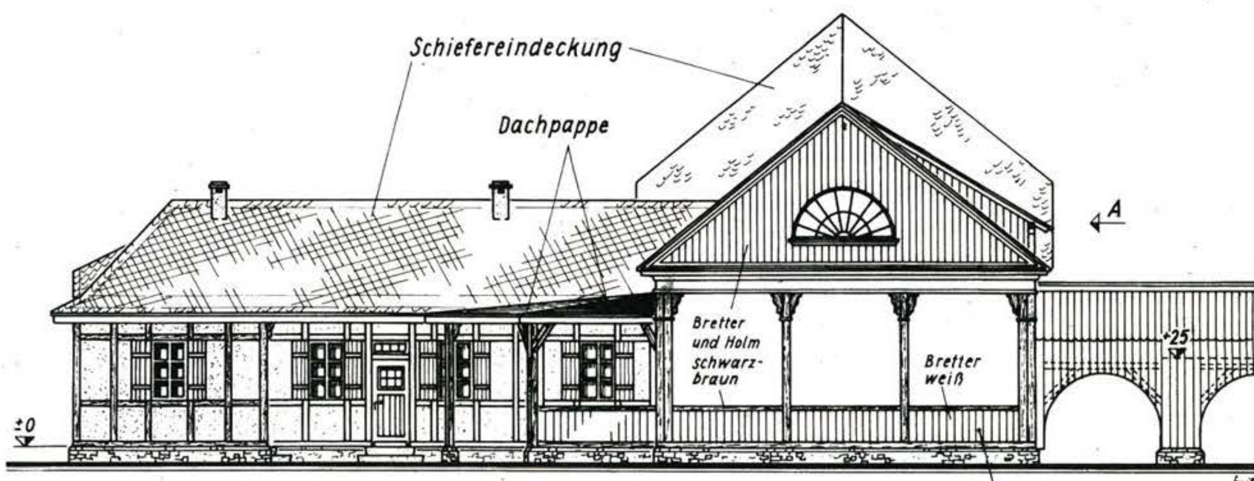
Die Hochbauten des Bahnhofs Obstfelderschmiede

Im Heft 8 unserer Zeitschrift wurden die Fahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn vor allem deshalb vorgestellt, um zu einem exakten Nachbau dieser bekannten Verkehrseinrichtung anzuregen. Gleichzeitig konnten viele bisher unbekannte Daten und Fahrzeugzeichnungen veröffentlicht werden.
Der nachfolgende Beitrag ist den Hochbauten des Bahnhofs Obstfelderschmiede gewidmet.
Das durch seine besondere Zweckbestimmung ungewöhnlich konstruierte Gebäude wurde 1920 ebenfalls vom Regierungs-Baumeister Bäseler entworfen. Neben einem eingeschossigen Baukörper, der Dienstraum, Warteraum, Buffet, Arbeiterraum und Aborte aufnahm,

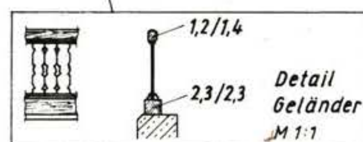
1

Oberweißbacher Bergbahn *Blatt 1*

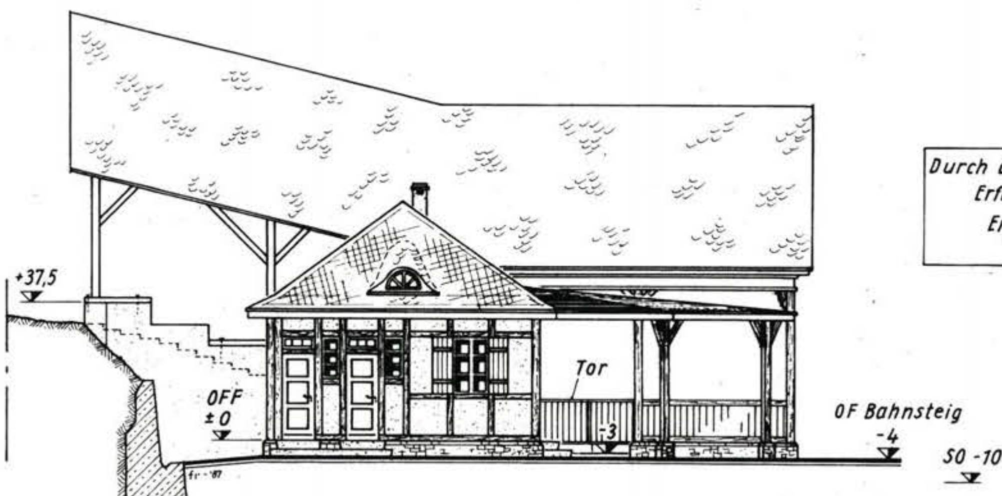
Empfangsgebäude mit Halle auf Bf Obstfelderschmiede *M 1:2 (H0)*



Nordansicht



Farbangaben auf Originalzeichnung:
Fachwerk ist schwarzbraun (Teer mit Carbolineum); die Felder mit braungelben Spritzputz; Fensterläden, Dachrinnen, Türen grün (Schweinfurter); Fenster, Dachkästen, Türsprossen weiß.



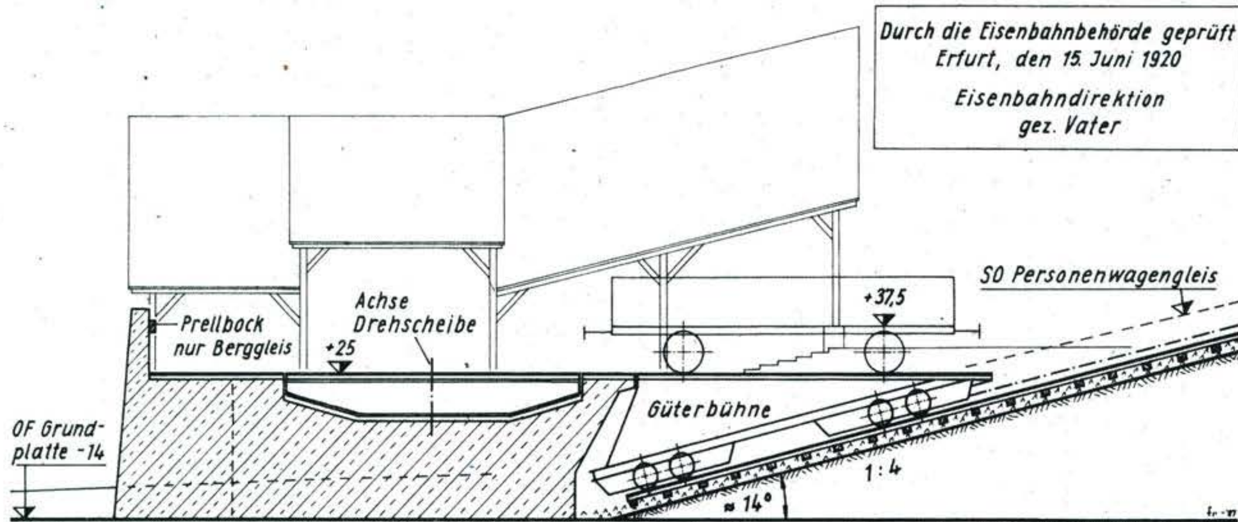
Durch die Eisenbahnbehörde geprüft
Erfurt, den 15. Juni 1920
Eisenbahndirektion
gez. Vater

Ostansicht

Aufgestellt:
Lichtenhain, den 6. April 1920
gez. Dr. Bäseler
Reg.-Baumeister

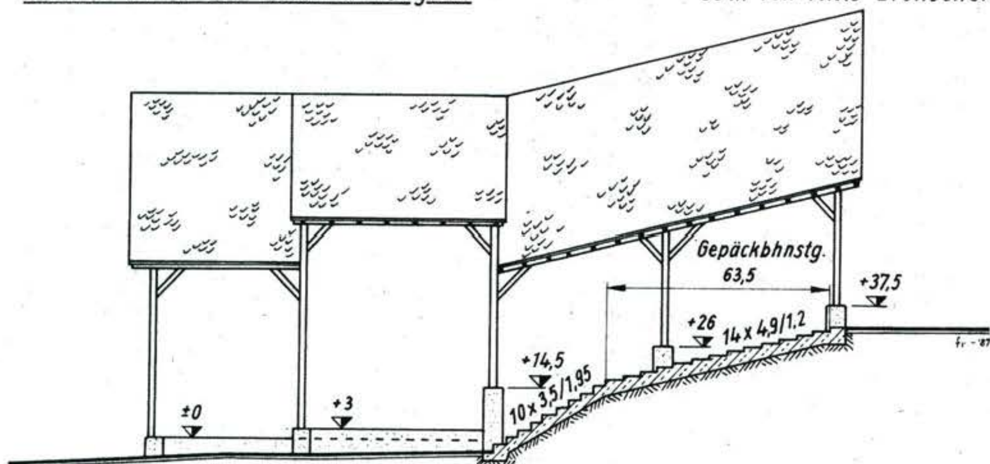
Oberweißbacher Bergbahn *Blatt 2*

Empfangsgebäude mit Halle auf Bahnhof Obstfelderschmiede M 1:2 (H0)



Durch unterschiedliche Neigungen kommen beide Gleise wieder auf gleiches Niveau (ca. 60 m von Mitte Drehscheibe bergwärts).

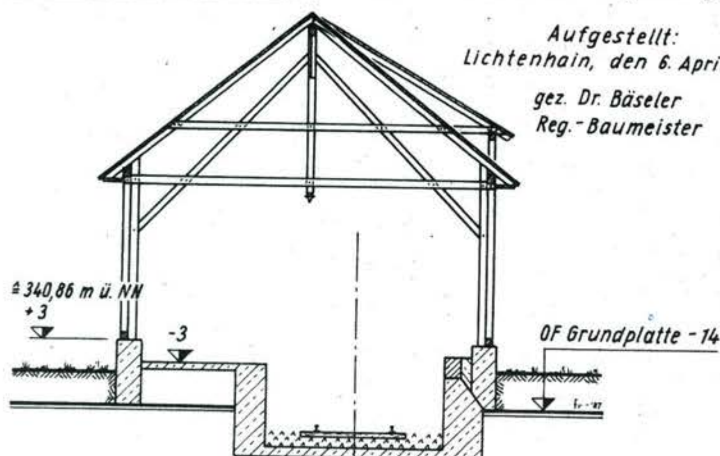
Schnitt durch das Güterbühnengleis



1 bis 4 Sämtliche für einen Nachbau erforderlichen Einzelheiten sind den Zeichnungen zu entnehmen. Abb. 1 enthält außerdem die Angaben zur farblichen Gestaltung, die sicherlich auch in Anbetracht weiterer denkmalpflegerischer Maßnahmen beim Vorbild von Interesse sein dürften.
5 Das Empfangsgebäude im Jahre 1983

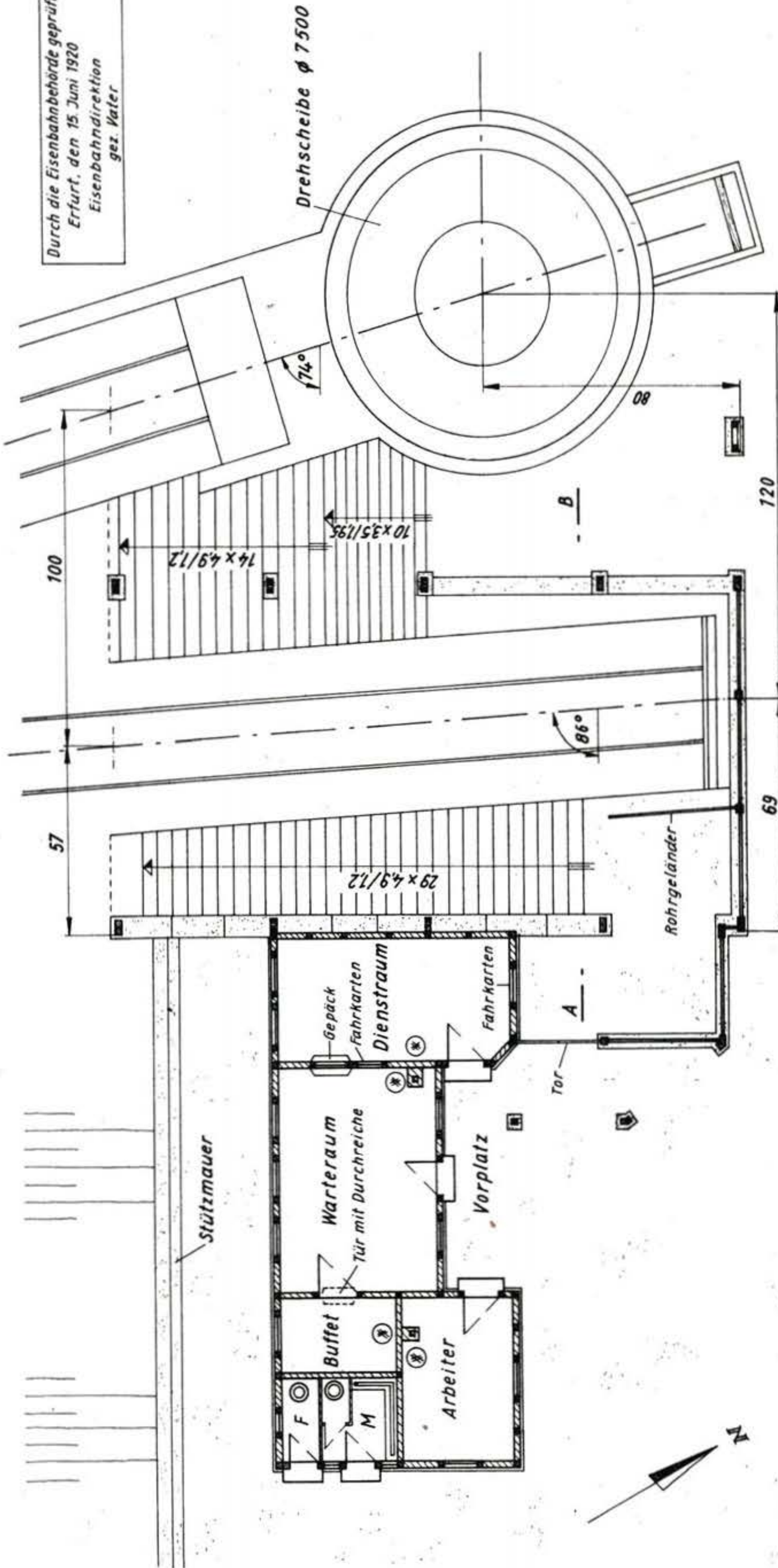
Foto und Zeichnungen: Verfasser

Seitenansicht der Halle *(Ansicht A) Alle Maßangaben gelten für Baugröße H0.*



Schnitt A-B

wurde die offene Halle für den Personenwagen angeordnet. Ein schräger, treppenförmiger Bahnsteig paßte sich der Neigung 1:4,25 des Bergbahngleises an. Das Gleis der Förderbühne mit der Neigung 1:4 endet westlich der Halle in einer Grube unterhalb einer Drehscheibe. Auch hier ist ein treppenförmiger „Gepäckbahnsteig" vorhanden, übrigens ein Beweis dafür, daß man die Beförderung von Reisenden in einem Aufsetzwagen auf der Förderbühne von Anfang an vorgesehen hatte. Die Notwendigkeit der Aufschleppung der westlichen Dachhälfte der Halle ergab sich aus der Forderung des unbeschränkten Drehens der Güterwagen. Durch die unterschiedlichen Gleisneigungen der Steilstrecke entstand die erforderliche Differenz, um an die beiden

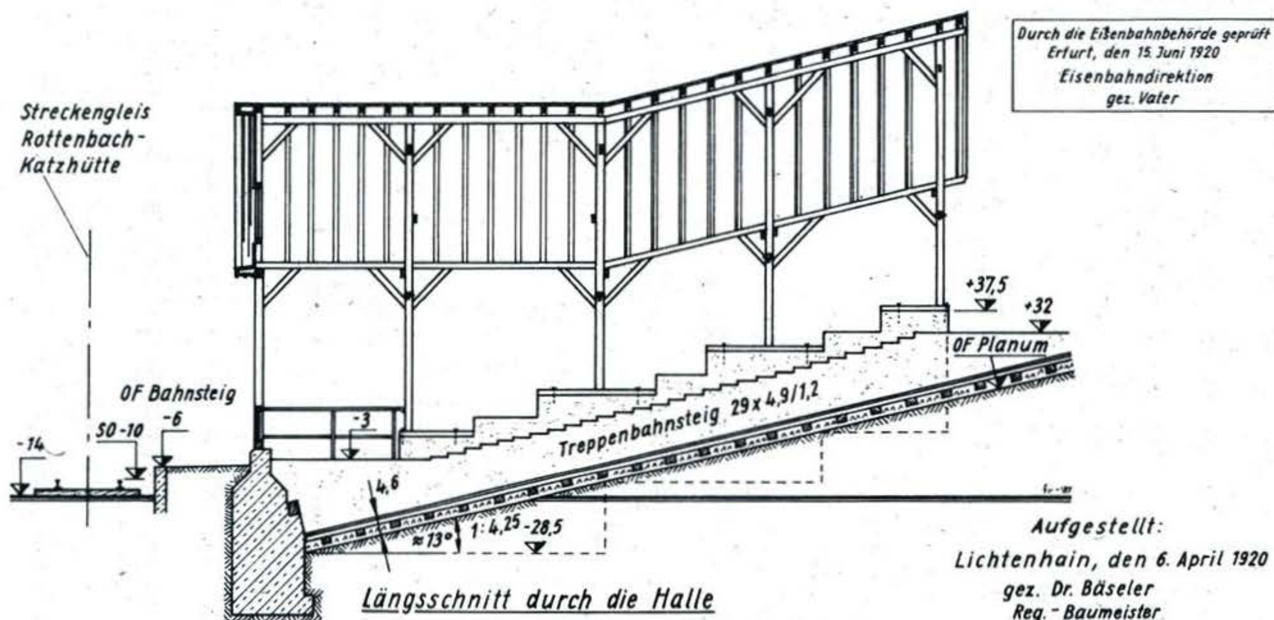

Blatt 3
Durch die Eisenbahnbehörde geprüft
Erfurt, den 15. Juni 1920
Eisenbahndirektion
gez. Vater
Drehscheibe ⌀ 7500
Aufgestellt
Lichtenhain, den 6. April 1920
gez. Dr. Bäseler
Reg.-Baumeister
Oberweißbacher Bergbahn
Empfangsgebäude mit Halle auf Bahnhof Obstfelderschmiede
M 1:2 (H0)
74°
80
120
100
57
69
86°
10 × 3,5/1,95
14 × 4,9/1,2
29 × 4,9/1,2
B
A
Rohrgeländer
Gepäck
Fahrkarten
Dienstraum
Fahrkarten
Tor
Warteraum
Tür mit Durchreiche
Vorplatz
Stützmauer
Buffet
Arbeiter
F
M
N
nach Katzhütte
Bahnsteigkante
von Rottenbach
Grundriß

Jürgen Albrecht (DMV), Oschatz

Sägewerk „Emil Holzbrett & Co“

Mit dieser Bezeichnung verbindet sich sofort der Gedanke an einen beliebten Mamos-Bausatz. Seine Verwendungsmöglichkeiten auf der Modellbahnanlage sind vielfältig. Besonders aber geeignet ist das Sägewerk, um einen idyllischen Winkel zu gestalten. Und sicherlich gibt es auf vielen Heim- und Gemeinschaftsanlagen solch eine Ecke.
Ob nun Sägewerk, Steinbruch oder Fabrik: Immer wieder lenken die kleinen, eigentlich am Rande des Modellbahnbetriebes stehenden Anlagenteile besondere Aufmerksamkeit auf sich. So kommt es oft vor, daß eine kleine $H0_e$-Werkbahnlokomotive mit ihrem kurzen Zug am Haken den mit beträchtlichen Längen über die Anlage schlängelnden H0-Zügen die „Schau“ stiehlt.
Die hier vorgestellte Sägewerkbahn gehört zu meiner H0-Anlage. Der Gleisverlauf ist im wesentlichen auf der Übersichtsaufnahme (Abb. 1) erkennbar. Benötigt wurden etwa 5 m Gleis und drei Weichen („technomodell“). Ebenfalls von „technomodell“ sind eine Werklokomotive und die Wagen. Die zweite Werklokomotive ist ein Erzeugnis der Firma Jouef. Die Wagen wurden mit „echtem“ Holz beladen. Für den Fahrbetrieb in einem Sägewerk werden natürlich Drehschemelwagen bevorzugt. Die Langholzstämme entstanden aus vertrockneten dünnen Fichtenzweigen. Es empfiehlt sich, beim Verladen der Holzstämme in der Mitte der Ladung eine kleine Eisenstange einzulagern. Dieser Ballast verbessert die Laufeigenschaft der sonst zu leichten Wagen enorm. Der kombinierte Lokomotiv- und Verladeschuppen wurde aus zwei Bausätzen des TT-Lokomotivschuppens 2/33 hergestellt. Der kleine Anbau ist für eine der beiden Werklokomotiven bestimmt, während im Hauptgebäude die fertigen Holzprodukte verladen werden. Mit dem Kleinbausatz „Lattenschuppen“ ließ sich darüber hinaus das „Drumherum“ gestalten.
Der Kiefernwald besteht aus entsprechend bearbeiteter Goldrute. Einige handelsübliche Birken und Büsche aus Flechte lockern diese Szene etwas auf. Verschiedene Anlagenteile sind mit einer Lösung aus Wasser, schwarzer Plakatfarbe und einigen Tropfen Fit gealtert worden. Damit werden die glänzenden Oberflächen der aus Plaste bestehenden Hochbauten leicht mattiert, was einer vorbildgetreuen Wirkung sehr zugute kommt.

4



Fortsetzung von Seite 16
Regelspurgleise und an das Streckengleis der Staatsbahn ohne Schwierigkeiten anschließen zu können.
Das in Fachwerkbauweise wahrscheinlich durch einheimische Firmen errichtete Gebäude fügt sich gut in die Landschaft ein. Die Dächer waren mit Schiefer eingedeckt; der Zugangsvorbau zur Halle erhielt Dachpappe. Modellbauzeichnungen vermitteln die Abb. 1–4.
Der östliche Anbau (Sommerhalle) kam erst Mitte der 30er Jahre hinzu. Dabei wurde der offene Vorplatz vor dem Warteraum mit geschlossen (Abb. 5).

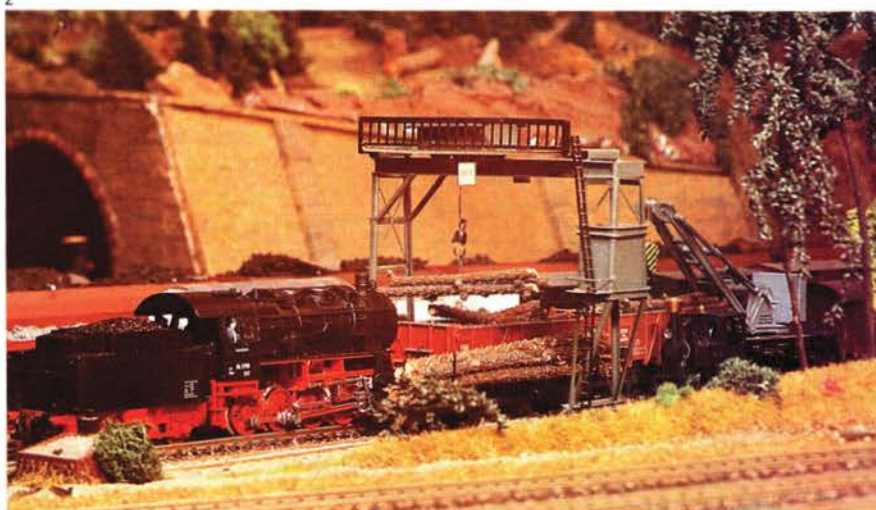
5



1



2



1 Blick auf die Sägewerkbahn mit den beiden Dampflokomotiven, links der Lokschuppen.

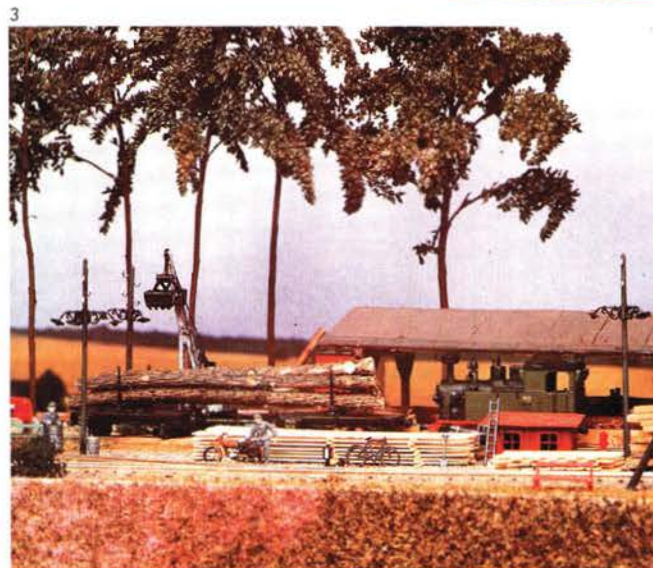
2 Die Werkbahn verfügt auch über ein Gleis zur Regelspurbahn. Mit Hilfe eines Bockkranes werden die Umschlagarbeiten vollzogen.

3 Zum Abtransport bereit steht ein mit Holz beladenes Drehschemelpaar, davor die Lokomotive der Gattung I K.

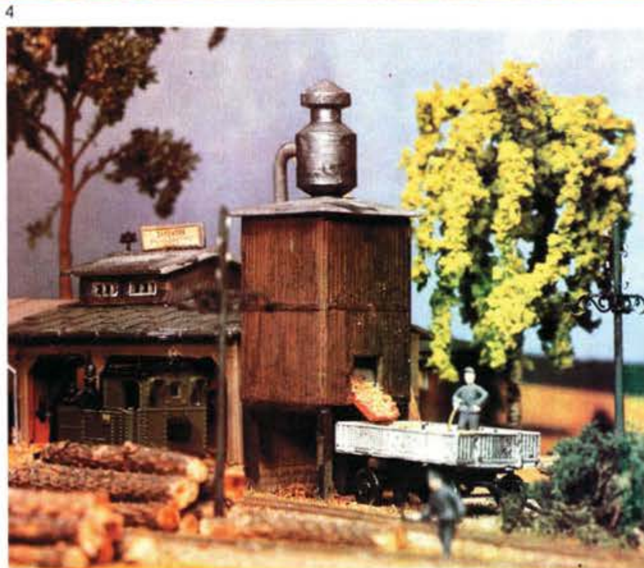
4 Ein Blick auf das Sägewerk. Holzspäne werden durch Straßenfahrzeuge abtransportiert.

Fotos: Verfasser

3



4



1



2



3



4



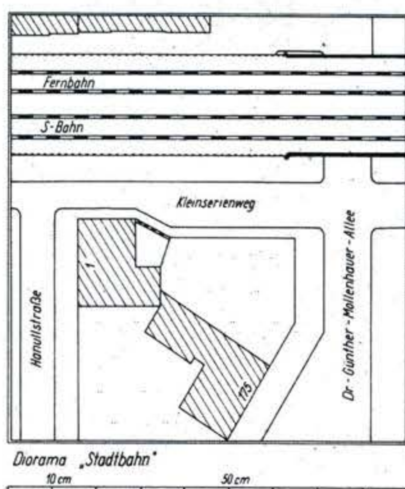
5



Dr. Günther Mollenhauer, Nürnberg

Ein Stadtbahn-Diorama

Die Berliner Stadtbahn im Maßstab 1:87, dargestellt in Form eines Dioramas. Das ist das Ergebnis der Bemühungen unseres Lesers Dr. Günther Mollenhauer aus der BRD, der Berliner S-Bahn ein Denkmal zu setzen.
Die auf nebenstehender Seite veröffentlichten Farbbilder sprechen für sich. Jede dieser Aufnahmen läßt beim Betrachten immer wieder neue Details entdecken, ohne daß die Anlage den Eindruck einer „überladenen" Gestaltung vermittelt. Mehr über das gelungene „Heimdiorama" berichtet Dr. Günther Mollenhauer im folgenden.



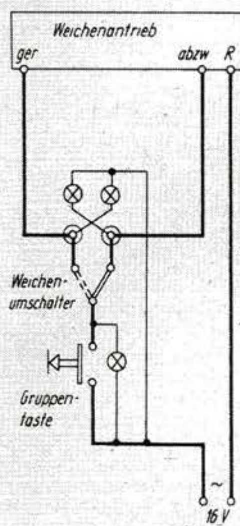
Diorama „Stadtbahn"

Das Diorama steht auf einer 13 mm starken und 90 cm × 90 cm großen Tischplatte. Die vier Seiten sind sämtlich sogenannte Ansichtsseiten, d. h., sie erlauben einen ästhetischen Blick auf die Szenerie.
Die Gleispaare liegen auf je einer 90 cm langen Leiste mit den Abmessungen 9,3 cm × 1,3 cm. Die Gesamthöhe der Trasse von 7 cm wurde mit Hilfe von hochkant stehenden und 5,7 cm breiten Leisten erreicht. Der Abstand der Fernbahngleise voneinander beträgt von Gleismitte zu Gleismitte 4,1 cm; der der S-Bahn-Gleise ist analog gestaltet. Inneres Fernbahngleis und inneres S-Bahn-Gleis liegen von Gleismitte zu Gleismitte gemessen 4,5 cm entfernt. Dabei wurde stets der Maßstab 1:87 exakt eingehalten. Die Stadtlandschaft ist mit Hilfe handelsüblicher Bausätze aufgebaut worden, die allerdings tiefgreifend verändert werden mußten. Die Unterführung entstand durch Verblendung der Trassenbretter mit den Seitenteilen einer H0-Blechträgerbrücke. Die Stützen bestehen aus Balsaholz, die Trägerprofile aus Plaste. Bei den Brückenwiderlagern handelt es sich um Kunststoffplatten eines N-Mauerwerkes. Jede Fliese ist mit einem feinen Pinsel handlackiert. Brückengeländer und Dachantennen sind Messingätzteile.
Die Gebäude wurden durch Umbauten, insbesondere Stockwerkerhöhungen, auf Maß gebracht. Besonders interessant ist aber der Viertelzug zur Baureihe 275 im Zustand von etwa 1975, ein Kleinserienprodukt aus Berlin West.
Betrachte ich Rekonstruktionsarbeiten und die empor wachsenden Neubauten, die gegenwärtig die Berliner Stadtlandschaft durchziehen, ist es nur noch eine Frage der Zeit, daß die hier im Maßstab 1:87 nachgezeichnete Atmosphäre bald der Vergangenheit angehören wird. Recht so! Schließlich ist Berlin 750 Jahre jung.

1 und 2 Für Berlin charakteristisch: Stadtbahnbögen mit gewerblicher Nutzung.
3 Deutlich zu erkennen sind die Fliesenimitationen an der Unterführung.
4 Ein Ergebnis des zweiten Weltkrieges – die Häuserlücke. Mehr und mehr gehören sie beim Vorbild der Vergangenheit an.
5 Man betrachte die Beschriftung oberhalb der Schaufenster.
Fotos und Zeichnung: Verfasser

Einfache Weichenrückmeldung – gewußt wie

Von vielen Modelleisenbahnern wird für die Überwachung der Weichenstellung die vom Hersteller vorgesehene Rückmeldung über zwei zusätzlich zu installierende Leitungen genutzt. Dadurch erhöht sich die Anzahl der Kabelverbindungen zwischen Stellpult und Anlage je Weiche um zwei Leitungen.
Eine Rückmeldung der Weichenstellung und eine Überwachung des Weichenzustandes ist bei Weichen mit Endabschaltung (bei Pilz-Weichenantrieben nicht vorhanden) auch ohne jeden zusätzlichen Aufwand möglich. Dazu wird lediglich eine Überbrückung der Weichenschalter im Stellpult durch Glühlämpchen bzw. Leuchtdioden mit Vorwiderstand erforderlich. Diese zeigen bei direkter Zuordnung zur Schalterstellung bzw. zum Gleisbild die Bereitschaft der Weiche zum Schalten an. Ordnet man sie vertauscht zu, stellen sie eine Rückmeldung dar. Zusätzlich ist damit eine Kontrolle des Weichenzustandes möglich. Leuchten beide Kontrolleuchten, ist die zugehörige Weiche verklemmt oder kommt nicht ganz in Endlage. Leuchtet keine der Kontrolleuchten, wird der Stromfluß zur Weiche oder in der Weiche unterbrochen sein (z. B. abgebrannte Kontaktstellen im Weichenantrieb – kommt bei Weichen des VEB BTTB relativ häufig vor). Diese Effekte kann man mit der vom Hersteller vorgesehenen Rückmeldung an PIKO-Weichen nicht erreichen, da Rückmeldung und Endabschaltung unabhängig voneinander arbeiten, wogegen bei N- und TT-Weichen Endabschaltung und Rückmeldung kombiniert sind.
In vereinfachter Form läßt sich diese Kontrolle bei Nutzung von Weichengruppentasten ebenfalls für die Anzeige anwenden. Dazu wird nur diese Gruppentaste mit einer Glühlampe bzw. Leuchtdiode mit Vorwiderstand überbrückt. Sie leuchtet dann, wenn eine Weiche nicht mit der Schalterstellung übereinstimmt, also die Gruppentaste zu drükken ist. Verlischt die Kontrollleuchte nach Drücken der Gruppentaste nicht, kommt eine Weiche (evtl. auch mehrere Weichen) nicht in Endlage bzw. klemmt.
Selbstverständlich lassen sich beide beschriebenen Schaltungsvarianten auch kombiniert nutzen. Dieser Fall ist in der Skizze für den Einsatz von Glühlämpchen dargestellt. Sollen Leuchtdioden verwendet werden, sind selbige anstelle der Glühlampen mit einem Vorwiderstand einzusetzen.



Anmerkung:
dicker Strich – Verdrahtung der Weiche
dünner Strich – Rückmeldung

Zeichnung: Verfasser

Die eigentliche Rückmeldeschaltung kann im Gleisbild des Stellpultes angeordnet werden. Die vereinfachte Schaltung wird der Gruppentaste zugeordnet und zeigt die Notwendigkeit an, diese zu betätigen.
Gruppentasten dürfen nicht im gemeinsamen Rückleiter angeordnet sein. Sie müssen sich vor den eigentlichen Weichenschaltern befinden.
Auch bei Schaltungen mittels Diodenmatrix ist eine Anwendung dieser Schaltungen denkbar. Dabei ist aber die Polung der Leuchtdioden zu beachten.
Der ständig über die Glühlämpchen bzw. Leuchtdioden durch die Weichenantriebe fließende Strom ist wesentlich geringer als der zum Schalten notwendige. Demzufolge kommt es nicht zur Erwärmung und zu daraus resultierenden Schäden an den Weichenantrieben. Der zusätzliche Strombedarf ist aber bei der Leistung der Stromversorgung zu berücksichtigen.
Wegen des geringeren Strombedarfs und der praktisch unbegrenzten Lebensdauer sind Leuchtdioden vorteilhafter als Glühlampen.

Th. Fretwurst, Dresden

Adolf-Dieter Lenz (DMV), Berlin

H0-Modell der AEG-Kohlenstaub-Lokomotive 56 2906

Eine Überraschung aus dem VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, anläßlich der 750-Jahr-Feier von Berlin

Zum Vorbild

Damit man das neue Modell und seine Einsatzmöglichkeiten besser einschätzen kann, seien zunächst einige Bemerkungen zur Entstehung des Vorbildes gestattet.

Nachdem die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) Erfahrungen mit der Kohlenstaub-Feuerung in Kraftwerkkesseln des eigenen Werkes gesammelt und eine Reihe weiterer Kraftwerke damit ausgerüstet hatte, beschäftigte man sich ab 1924 intensiv mit der Kohlenstaubfeuerung auf Lokomotiven. Hierzu führte man zunächst Versuche mit einem Lokomotivkessel in stationärer Betriebsweise durch. Verwendet wurde dazu ein Kessel der G 8^2, da man diesen Lokomotivtyp gerade im damaligen AEG-Lokomotivwerk Hennigsdorf, dem heutigen Stammbetrieb des VEB Kombinat LEW, produzierte. In Auswertung der Versuche wurden die Brennerbauart, die Ausmauerung der Feuerbüchse und der Feuerschirm verändert und verbessert.

Nach dem Ende des ersten Weltkrieges waren es in Deutschland vor allem wirtschaftliche Gründe, die dazu führten, sich mit der Kohlenstaubfeuerung auch auf Lokomotiven zu beschäftigen. Es war vorgesehen, den reichlich vorhandenen Braunkohlenstaub und minderwertige Steinkohle aufzubereiten und zu verfeuern. So nimmt es nicht Wunder, daß etwa gleichzeitig auch die damals größte deutsche Lokomotivfabrik, nämlich Henschel und Sohn in Kassel, die Verfeuerung von Kohlenstaub auf Lokomotiven untersuchte. Diese Firma gründete die Studien-Gesellschaft für Kohlenstaubfeuerung auf Lokomotiven (Stug), der außerdem noch Borsig, Hanomag, Krupp und Schwarzkopff sowie die damaligen Kohlensyndikate angehörten.

Trotz des Übergewichts der gesamten maßgebenden Lokomotivindustrie in der Stug konnte sich die AEG mit ihrer Entwicklung behaupten. Es entstanden so unabhängig voneinander zwei Systeme: AEG und Stug.

Die Tenderbauarten unterschieden sich zwar äußerlich etwas, nicht aber in bezug auf deren Grundkonstruktion. Der Staub wurde in einen anstelle des Kohlenkastens vorhandenen geschlossenen Behälter befördert, der möglichst viel Kohlenstaub faßte, um längere Strecken zurücklegen zu können. Der Staub zu den Brennern in der Feuerbüchse der Lokomotive wurde mit Förderschnekken zugeführt. An den der Lokomotive zugewandten Enden wurde der Staub durch den sogenannten Primär – es handelte sich hierbei um ein turbinengetriebenes Gebläse – bereitgestellt, erfaßt und durch bewegliche Schläuche weitergeleitet. Voneinander abweichend waren jedoch die Brenner ausgebildet: Die AEG setzte zwei sogenannte wassergekühlte Schlitzbrenner ein, während die Stug zwei Brausenbrenner verwendete.

Die Erprobung der AEG-Kohlenstaub-Lokomotiven erfolgte 1927 von Pankow-Heinersdorf aus über Löwenberg (Mark) bis in das frühere Mecklenburg-Strelitz. Es handelte sich um zwei aus dem Baulos 1927 stammende Neubaulokomotiven, die nach Übernahme durch die DRG 1928 als 56 2906 und 56 2907 eingereiht wurden. Bei den Versuchsfahrten fuhr man stets als Vorspann vor planmäßigen Güterzügen. Nie aber war es erforderlich, die planmäßige Zuglokomotive, eine G10, in Anspruch zu nehmen. Dabei beförderte die Versuchslokomotive, mit den großen Buchstaben „AEG" am Tender, Zuglasten von 1100 t bis 1300 t; hinzu kam die G10 mit 115 t, so daß 1415 t nahezu mühelos bewältigt wurden. Die Fahrzeiten konnten darüber hinaus trotz der Überlast noch unterboten werden. Die Fahrversuche führten zu weiteren Verbesserungen an den Versuchslokomotiven.

Bis 1930 wurden noch zwei G 8^2- und zwei G 12-Lokomotiven mit dem AEG-System ausgerüstet. Das Stug-System erhielten in der gleichen Zeit vier G 12-Lokomotiven. Diesen insgesamt zehn Versuchslokomotiven mit Kohlenstaub-Feuerung war ein guter Erfolg beschieden. Der volle Durchbruch gelang jedoch erst bei den Kohlenstaub-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn nach 1945, was bekanntlich vor allem das Verdienst des Nationalpreisträgers Hans Wendler ist.

Zum Modell

Die Werktätigen des VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, nahmen die 750-Jahr-Feier von Berlin zum Anlaß, die Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde mit einer Neuheit zu überraschen, dem H0-Modell der AEG-Kohlenstaublokomotive 56 2906.
Damit wird an die Aktivitäten einer bekannten Berliner Großfirma, den Pioniergeist und das Können seiner Ingenieure und Arbeiter erinnert.
Gleichzeitig ist der Vielfalt des Dampflokomotivbaus ein weiteres Denkmal gesetzt worden. Das neue Modell wird auf der Leipziger Herbstmesse dieses Jahres der Öffentlichkeit vorgestellt.
Um es gleich vorwegzunehmen: Die Zwickauer haben ein erstklassiges Modell herausgebracht.
An der Lokomotive selbst wurde dabei fast nichts verändert. Im Führerhausdach ist die Gasleuchte vorhanden; am Kessel ist die Lichtmaschine belassen worden. Das verlängerte Dach der Vorbildlokomotive blieb zugunsten der guten Laufeigenschaften bei Bogenfahrt und Neigungswechsel des Modells unberücksichtigt. Ebenso entfiel das beim Vorbild vom Dampfdom auf der rechten Seite senkrecht nach unten und unterhalb des Umlaufs und des Führerhauses zum Tender verlaufende Dampfrohr, um die Gebläse- und Kolbendampfmaschine mit Dampf zu versorgen. Sicherlich hatte die Kohlenstaub-G 8^2 noch nicht die Doppelverbund-Luftpumpe der Bauart Nielebock-Knorr, sondern die kleinere zweistufige Luftpumpe Bauart Knorr. Jene Modelleisenbahner, die Wert auf Exaktheit legen, müssen hier gegebenenfalls entsprechend ihren Möglichkeiten eine kleine Korrektur vornehmen. Dennoch kann gesagt werden, daß der Zwickauer Herstellerbetrieb richtig gehandelt hat, die Lokomotive unverändert, von den Anschriften und den großen Laternen abgesehen, zu übernehmen.

Umso sorgfältiger wurde der Kohlenstaubtender nachgebildet. Der Triebtender erhielt ein neues Oberteil, das in nahezu allen Einzelheiten dem AEG-Kohlenstaubtender der ersten Ausführung entspricht. Dem Betrachter fällt sofort der typische AEG-Schriftzug an der Tenderseitenwand auf. Er mußte beim Vorbild höher ausgeführt werden, um den zylindrischen Staubbehälter unterbringen und trotzdem ausreichend Wasser mitführen zu können. Die veränderten Wassereinläufe, den genieteten Staubkessel mit den Trittstufen, Handstangen, Laufstegen und Bunkerklappen, den hochgesetzten Gasbehälter, die langen Aufstiegsleitern – alles finden wir am Modell wieder.

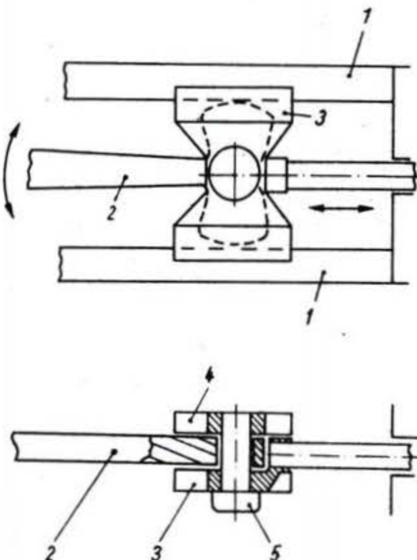
Um die zuletzt genannten Teile montieren zu können, muß man die Trittstufen vom Tenderfahrgestell entfernen. Bleibt noch, die Tendervorderseite zu betrachten. Diese zeigt in anschaulicher Weise alle für den Betrieb der Kohlenstaublokomotive notwendigen Hilfseinrichtungen: Gebläseturbine, das Rohr zu den beiden Förderschnecken, die einzylindrige Dampfmaschine, die Ventile für die Regulierung der Turbine und der Dampfmaschine und damit von Primärluft und Staubmenge.
Ganz oben in der linken Ecke erkennt man sogar den Auspufftopf und von oben das „durchgeführte" Auspuffrohr.

Zweischienige Kreuzköpfe

Wer schon einmal versucht hat, einen zweischienigen Kreuzkopf in kleineren Nenngrößen funktionsfähig herzustellen, weiß, wie schwierig das ist. Das größte Problem ergibt sich aus dem Widerspruch zwischen vorbildgetreuer Größe (besser: Feinheit) und geforderter Funktionsfähigkeit der Führung. Erfolgt die Führung nicht durch den Kontakt zwischen Kreuzkopf und Gleitbahn, wird der Raum zwischen den Gleitbahnen frei für die Anlenkung der Treibstange. Dadurch ist eine nahezu maßstäbliche Ausführung auch bei kleineren Triebwerken möglich.

Der Kreuzkopf wird aus zwei flachen Teilen gefertigt, die starr durch einen Bolzen verbunden werden und ebenfalls mit der Kolbenstange starr verbunden sind. Das vordere, sichtbare Teil ist weitestgehend maßstäblich als Kreuzkopf auszuführen, das hintere dient nur der seitlichen Führung. Der Abstand zwischen beiden wird etwas größer als die Breite der Gleitbahnen gewählt, um das nötige Spiel zu gewährleisten. Die eigentliche vertikale Führung übernimmt die Treibstange, deren Kopf entsprechend ausgeführt ist und mit etwas Spiel genau zwischen den Gleitbahnen liegt (siehe Darstellung). Ein Verdrehen des Kreuzkopfes um die Bolzenachse wird durch die feste Verbindung des Kreuzkopfes mit der Kolbenstange verhindert. Die Einzelteile können durch Löten verbunden werden. Wichtig ist dabei, daß die Treibstange frei um den Bolzen drehbar bleibt.

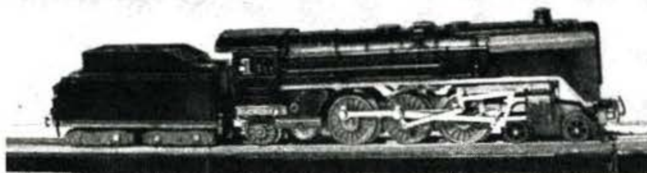
Th. Fretwurst, Dresden



Legende:
1 – Gleitbahn
2 – Treibstange
3 – Kreuzkopf
4 – seitliche Führung
5 – Bolzen

Zeichnungen: Verfasser

Eine Veteranin wird 50



In meiner Sammlung von Modelllokomotiven der Nenngröße H0 befindet sich die abgebildete 2'C1'-Maschine der Firma TRIX. Die einfache Kupplung verrät, daß das gute Stück im Jahre 1937 gebaut wurde und wahrscheinlich zur ersten Serie gehört. (3) Mit diesem Modell und dem Schnellzug- und Gepäckwagen, dem MITROPA-Speisewagen sowie dem Sitzwagen 3. Klasse hatte die Firma TRIX Neuland beschritten. Es stellt den Übergang vom Spielzeug zum Eisenbahnmodell der damaligen Spur 00, der späteren Nenngröße H0, dar.

In (1) heißt es: „Unsere TRIX-2'C1'-Schnellzuglok ist das maßstäbliche Modell der Einheitsschnellzuglok. Für die Spurweite 00 (Maßstab 1:90, Spurweite 16 mm, d. Verf.) ist die sechsachsige Maschine mit vierachsigem Tender eine einzig dastehende, originalgetreue Nachbildung der gebräuchlichsten Schnellzuglok der Reichsbahn." Damit ist die Baureihe 01 gemeint.

Als Vergleich sollen folgende Maße dienen:

	LüP (mm)	Länge ohne Tender (mm)	Bemerkung
BR 01	23 935	15 400	aus (2)
Spur 00/M 1:90	265,9	171,1	umgerechnet
Nenngr. H0/M 1: 87	275,1	177	umgerechnet
Modell	270	171	gemessen

Da der Radius des TRIX-Gleissystems nur 350 mm beträgt, mußte der Abstand zwischen Lokomotive und Tender um etwa 4 mm größer gehalten werden. Somit entspricht das Modell exakt dem Maßstab 1:90.

Meine Lokomotive ist noch voll funktionstüchtig und hat keine größeren Fahrgeräusche als Modelle unserer Zeit. So kann ich die Richtigkeit des angeführten Zitats voll und ganz bestätigen.

Text und Foto:
R. Schnick, Plauen

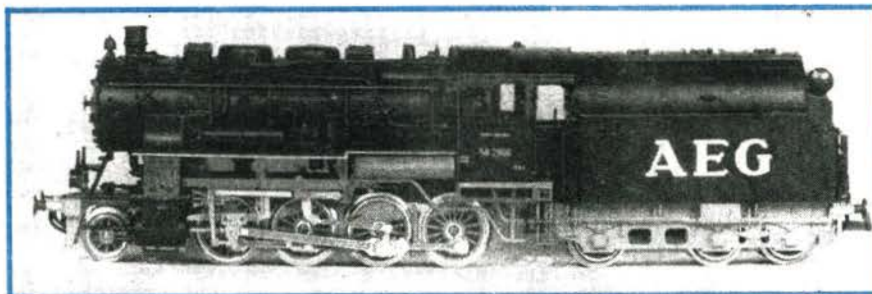
Quellenangaben

(1) 1:90, Handbuch des TRIX-Eisenbahnbetriebes, 6. Auflage, Nürnberg 1937
(2) Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahn, zweite, neubearbeitete und ergänzte Auflage, Berlin, 1938
(3) Mitteilung von Prof. em. Dr. sc. Harald Kurz, Radebeul, an den Autor, 1973

Ebenfalls berücksichtigt wurden die Wasserleitungen zur Brennerkühlung. Und so fehlt auch das Überlaufrohr nicht, das überschüssiges vorgewärmtes „ehemaliges" Düsenkühlwasser in den Tender zurücklaufen ließ.

Was bleibt bei einem solchen exklusiven Modell noch zu wünschen übrig? Höchstens drei Dinge: *erstens,* daß die Lokomotivnummer in der für die damalige Zeit dicken Ziffernart ausgeführt werden kann, vielleicht auch messingfarben; *zweitens,* daß die Modelleisenbahn-Industrie der DDR nun auch einige dazu typische Wagen mit den Anschriften und Ausrüstungen bereitstellt (wenn man von einigen wenigen bereits existierenden Erzeugnissen dieser Art der Firma PREFO absieht) und *drittens,* daß die Lokomotive bald im Handel zu haben ist.

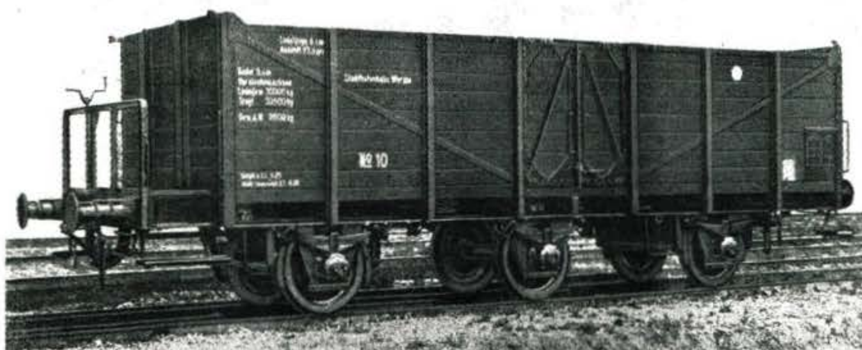
Foto: R. Maßwig, Zwickau

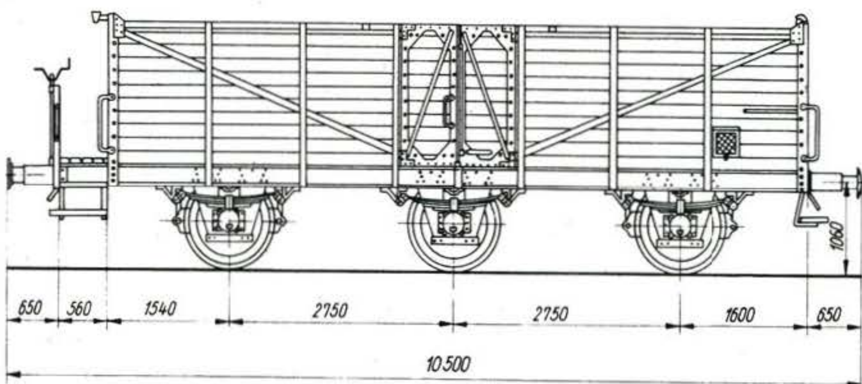


Quellenangaben

(1) Maedel; Karl-Ernst: Die deutschen Dampflokomotiven gestern und heute, VEB Verlag Technik, Berlin 1966, S. 243ff.
(2) Kleinow, W.: Die AEG-Kohlenstaub-Lokomotive, Glasers Annalen, Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik, vom 15. 2. 1928, S. 45 bis 58 und 1. 3. 1928, S. 59–70 bzw. Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1920–1930, S. 233ff. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin Reprint 1986
(3) Kutschik, D.: Lokomotiven von Borsig, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, S. 81 und S. 388

Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV),
Dresden





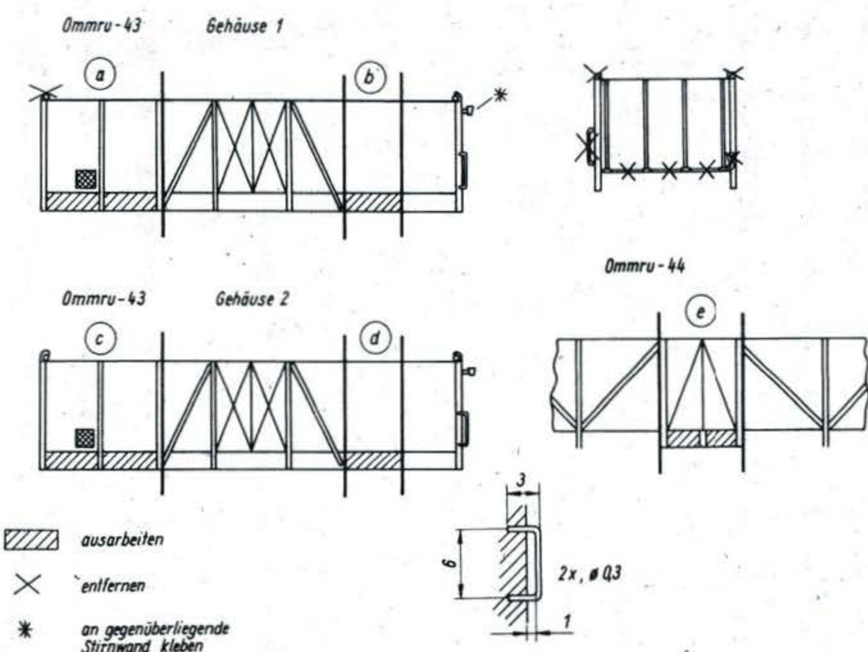
Ein dreiachsiger O-Wagen

Das Vorbild

Anfang der 20er Jahre lieferte die Rheinmetall, Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik Düsseldorf, an mehrere Privat- sowie Werkbahnen dreiachsige offene Güterwagen für 30-t-Ladegewicht*. Zu ihnen gehörte auch der hier vorgestellte Wagen der Stadthafenbahn Worms. Die Bauart entsprach im allgemeinen den 20-t-Wagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (z. B. Om – 38), wurde aber wegen des vergrößerten Ladegewichtes* dreiachsig ausgeführt. Der Wagen besaß an den Seiten und am Handbremsende feste Holzwände.

An der Nichtbremsseite wurde eine mit Kniewelle verschließbare Kopfklappe angebracht, die es erlaubte, den Waggon auf Kippanlagen zu entladen. In der Mitte jeder Waggonseite befand sich eine holzverschalte, nach außen aufschlagende zweiflügelige Drehtür mit dem üblichen Reichsbahnverschluß.

Um zu vermeiden, daß die Eisenteile rasch durchrosten, ist der Holzboden samt Verschalung mit verzinkten Schrauben und Kapselmuttern auf dem eisernen Untergestell befestigt worden. Die Pufferbohle der Kopfklappenseite erhielt an den Abrutschkanten des Ladegutes leicht auswechselbare Abdeckungen aus Schwarzblech. Da diese Wagen fast ausschließlich mittels Greifer entladen wurden, waren der Wagenkasten und die Rungen besonders stark ausgeführt. Auf die Absteifung der Kastenstützen hatte man ebenfalls Wert gelegt (für Spillverholung). Eine gute Bogenläufigkeit ergab sich aufgrund der starken Lenkachsigkeit auch bei sehr kleinen Halbmessern von 50 m, ohne dabei die Laufruhe zu beeinträchtigen. Die Wagen wurden je nach Wunsch des Bestellers mit oder ohne Druckluftbremse geliefert; für die Mittelachse war jedoch keine Bremseinrichtung vorgesehen.



Einige technische Daten:

Ladelänge	8,5 m
Bodenfläche	23,3 m²
Achsstand gesamt	5,5 m
Ladegewicht*	30 000 kg
Tragfähigkeit*	30 500 kg
Gewicht des Wagens*	11 900 kg

* damalige Bezeichnung

1 Wagen Nr. 10 der Stadtwerke Worms

2 Der dreiachsige offene Güterwagen für 30-t-Ladegewicht im Maßstab 1:87

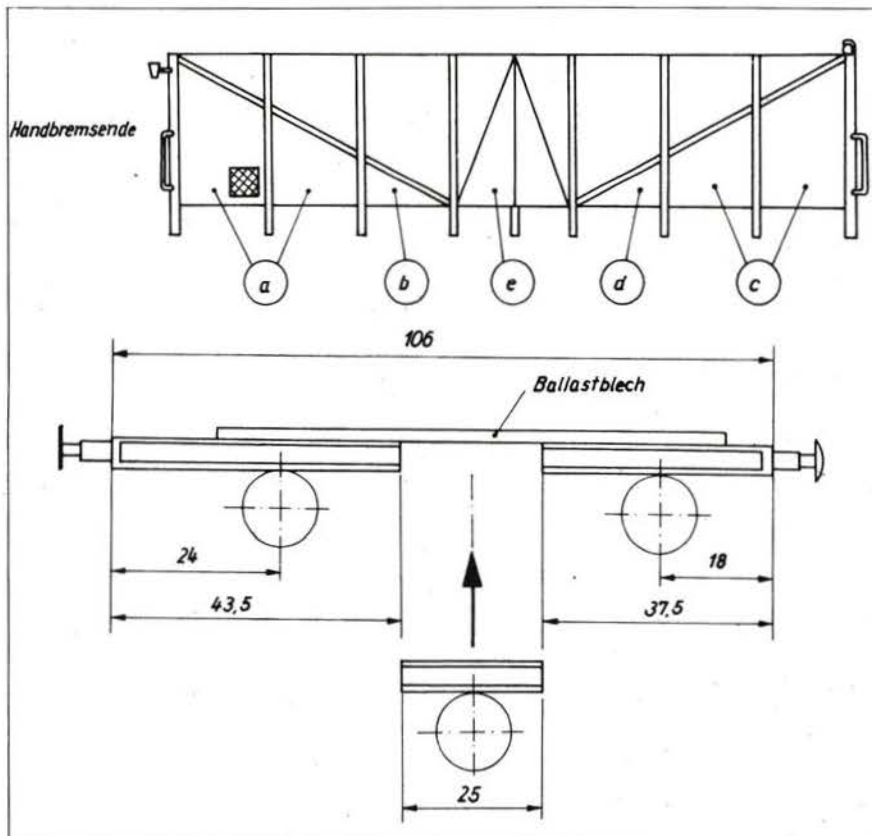
3 Unmaßstäbliche Darstellung der notwendigen Veränderungen an den verwendeten Modellgehäusen

4 Skizze über den Ablauf des Zusammenbaus und die Veränderungen am Fahrgestell (unmaßstäblich)

Repro: A. Stirl, Berlin;
Zeichnungen bzw. Skizzen: Verfasser

Das Modell
Für den Bau des Wagens benötigen wir zwei Ommru-43 (ex „Villach") sowie ein H0-Modell des Ommru-44 (ex „Klagenfurt", PIKO Kat.-Nr. 5/6413/010 bzw. 5/6412/010). Die Bremserbühne kann von den entsprechenden Wagen des VEB PREFO oder PIKO übernommen werden. Wer jedoch den Materialeinsatz verringern will, kommt auch mit einem Ommru-43 aus. Dann allerdings müssen die Diagonalstreben in den Bretterfeldern neben der Tür mittels Bastelmesser oder Schlüsselfeile entfernt und die Bretterimitation nachgeritzt werden. Hierbei ist eine farbliche Korrektur unumgänglich.
Die Verwendung von zwei Ommru-43 erleichtert uns die Gestaltung der Stirnwände wesentlich, so daß dieser Umbau nachfolgend beschrieben wird:
Zuerst werden die Wagen vorsichtig in ihre Einzelteile Gehäuse, Ballaststück, Kupplungshalter, Fahrgestell und Sprengwerk zerlegt. Gemäß der Abb. 3 und 4 sind dann die einzelnen Sektionen anzufertigen und wieder zu montieren. Bei sorgfältiger Arbeitsweise ist außer bei den Spannbändern (Blechstreifen 1 mm breit, 0,3 mm dick) und der entfernten Kniewelle kaum eine farbliche Behandlung notwendig. Bei dieser Variante verbleiben der Zettelkasten und das Kreidefeld entgegen dem Vorbild im linken Bretterfeld. Diesen Kompromiß sollte man ruhig akzeptieren!
Aus den beiden Fahrgestellen entsteht das neue Fahrgestell. Es empfiehlt sich, das Ballaststück mit Zweikomponentenkleber an den beiden Endstücken zu befestigen. Die Mittelachse wird eingesetzt; dabei achten wir auf eine leichte Seitenverschiebbarkeit! Plastestreifen sichern die Achse gegen ein Herausfallen. Das vorhandene Seitenspiel, begrenzt durch die Türsektion, ist auch für Radien R = 380 mm ausreichend. Falls vorhanden, kann man das neue Fahrgestell auch aus Fahrgestellen der PIKO-Modelle mit umgerechnet 4,5-m-Achsstand herstellen. Nach dem Anbringen der neuen Griffstangen, der Tritte, der Schlußscheibenhalter und der Bremserbühne ist der Wagen fast fertig (siehe dritte Umschlagseite). Es verbleiben nur noch die Befestigung der Kupplungshalter (Zweikomponentenkleber) sowie die Montage beider Baugruppen (Plastikfix).
Sind die farblichen Ausbesserungen vorgenommen, kann das Fahrzeug beschriftet werden. Am einfachsten ist es, die Originalbeschriftung zu belassen, wobei nur das „ru" und die überzählige Beschriftung der Sektionen „b" und „d" mittels Rasierklinge oder Glasfaserradierer sehr vorsichtig zu entfernen sind. Mit Pinsel und weißer Farbe oder mit geeigneten Aufreibebuchstaben ist auch die Beschriftung als Privatwagen (siehe Vorbildfoto) möglich.

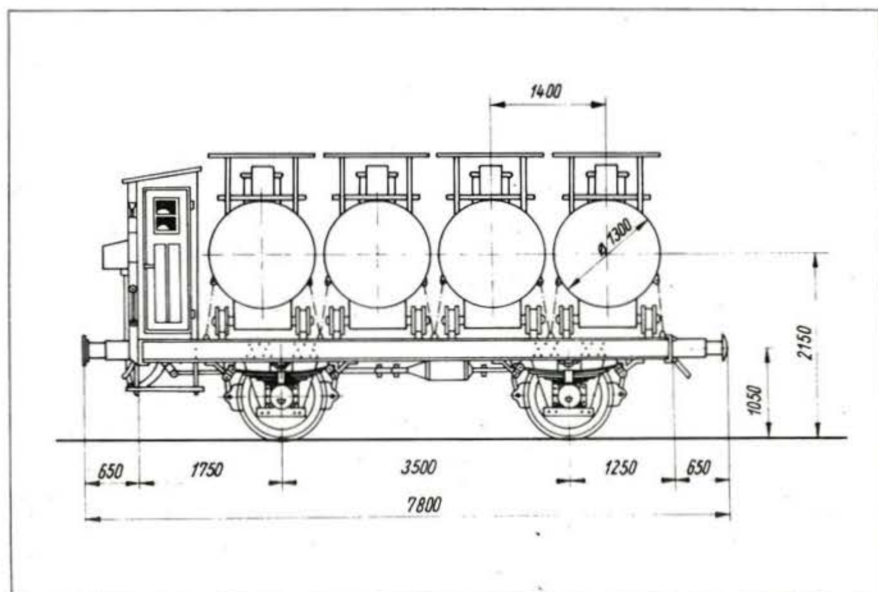
4



Kokosfettwagen als Modell

– eine Ergänzung
Im Heft 7/87 stellten wir innerhalb unserer Serie „Vorbild-Modell" einen Kokosfettwagen vor. Im Nachgang dazu veröffentlichen wir die dazugehörige Zeichnung. Es handelt sich dabei um die Darstellung eines Kokosfettwagens mit fahrbaren Behältern im Maßstab 1:87. Das entsprechende Anschriftenfeld wurde der Übersicht halber weggelassen.
Außerdem sei noch darauf hingewiesen, daß die Beschriftung Heimatwagen „Berlin-Moabit" (siehe Seite 27 des genannten Heftes) nicht dem Vorbild entsprach. Richtig ist die auf Abb. 5 (S. 28 – ebenfalls Heft 7) ersichtliche Angabe „Berlin-Nordost".

Zeichnung: P. Eickel, Dresden



dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

AG 4/78 – Gera
Vom 17. 10. bis 25. 10. 1987 im Klubhaus der Elektroniker Gera/Untermhaus mit Beteiligung der Arbeitsgemeinschaften 4/94 Rückersdorf und Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" Leipzig, Gruppe Zentrum. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10.00–18.00 Uhr, Sonnabend und Sonntag 13.00–20.00 Uhr.

AG 4/42 – „Friedberg" Suhl
Vom 17. 10. bis 25. 10. 1987 in der Suhler Ausstellungshalle, Suhl-Aue II, Straße der DSF. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00–18.30 Uhr, Samstag 9.00–18.00 Uhr, Sonntag, den 18. 10. 9.00–18.00 Uhr, Sonntag, den 25. 10. 9.00–17.00 Uhr.

Verschiedenes

Bezirksvorstand Halle
Die Technische Kommission des BV Halle lädt alle am Modellbau interessierten Freunde zum „Altenburger Modellbautag" am Samstag, dem 14. November 1987, ab 8.30 Uhr in das Kulturhaus der Eisenbahner in Altenburg ein. Die Führung vom Bf. Altenburg zum Kulturhaus übernehmen die Freunde der AG 6/13 Altenburg. Zur Diskussion sollen stehen: Triebfahrzeug- und Wagenbau, Umbau und Frisur; Gebäudemodellbau; Anlagen- und Landschaftsgestaltung; Elektronik im Modellbau, Herstellen eigener Modelle, Ideen und Lösungen. Teilnahmemeldung durch Überweisung des Unkostenbeitrages von 10,00 Mark pro Person für Frühstück und Mittagessen bis 30. September 1987 an: Otwin Schönau, Möckernsche Str. 25, Leipzig, 7022.

Bezirksvorstand Dresden
Die Kommission für Jugendarbeit führt ab 14. Oktober 1987 jeden zweiten Mittwoch von 16.30 bis 18.30 Uhr in Dresden Hbf eine eisenbahntechnische Grundlagenausbildung für Jugendliche von 13 bis 15 Jahren aus dem Raum Dresden durch. Interessenten für den halbjährigen Lehrgang, die sich näher mit dem Vorbild der Modelleisenbahn vertraut machen möchten, melden sich bis spätestens 30. September 1987 schriftlich beim DMV-Bezirksvorstand Dresden, PSF 325, Dresden, 8060, unter Angabe von Name, Anschrift, Geb.-Datum und ggf. DMV-Mitgliedschaft (nicht Bedingung).

Wer hat – wer braucht?

Biete: „Dampflok-Archiv 4"; „Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn"; „Schmalspurbahn zwischen Spree und Neiße"; „Schmalspurbahn der Prignitz"; „Jugendlexikon Eisenbahn"; Bilder von der Eisenbahn 1984–86; Laas; ETA 178 mit langem Mittelwagen, in H0; BDghwse (TT); „me" 1968/10; 1969/7; 1970/4, 6; 1977/1–3; 1978/2–10; versch. H0-Automodelle. Suche: H0 Straßenfahrzeuge ESPEWE; Bilder von der Eisenbahn 1981; „me" 1952–1964, 1971–1977, 1986/12; ETA 178 mit kurzem Mittelwagen DB; „Triebwagen-Archiv"; „Die Muldentalbahn"; Schmalspurbahn der Oberlausitz"; „Lexikon Modelleisenbahn"; „Die Baureihe 44"; Gehäuse 118 142 in H0. Andreas Walter, Nauestr. 22, Fach 260-33, Gotha, 5800.

Biete: in H0: BR 01^5 Sp/Öl; 01^5 Bp/Öl; 41, 23 (Steuerg. defekt), 120, 130 (ČSD); Gepäckwagen, Wagen mit Wirtschaftateil, 2 Wagen 1. Klasse, 1./2. Klasse, 2 Rekowagen gr./elfb., 1 Langenschwalbacher, Csa 95, 2 Bi 24, 3 Binv, 2 Gw 02 ital. Bauart „Cincano", 2 Tnhhrs (ČSD, „Interfrigo"); „Die Müglitztalbahn"; „Die Rübelandbahn"; „Kleine Bahn ganz raffiniert"; „me" 1979/4, 1980/1, 3, 4, 5, 8–12. Suche: H0: BR 56, Beiwagen VT 135; Rekowagen grün; offene Gw, LOWA-Stahl, Ommru 43, Vtr, L 7, UIC-Bauart, ged. Gw franz. Bauart, Tonnendachwagen, Gbs, K3, Maschinenkühlwagen, Zementsilowagen, Klappdeckelwagen, Kalkkübelwagen, Kran mit Kranschutzwagen, Niederbordwagen, Rungenwagen, Containertragwagen, Kesselwagen, ZZ51, Z52, Tausch und Verkauf. J. Ziebell, Friedensring 21, Zielitz, 3215.

Biete: Zwei Vitrinen; Spur 0, Loks und Wagen (GB, KB, Liebmann/Stadtilm, Zeuke); Spur S, Loks und Wagen, Gleise (KB); „Die Entwicklung der Lokomotive"; 2 Text- 3 Tafelbände; „Lokomotiven von Borsig". Suche: Dampfloks und Wagen in H0 (außer PIKO) und $H0_{e/m}$; Eisenbahn-Bildbände. Peter Wieland, Straße der Einheit 54, Sömmerda, 5230.

Suche: Gleismaterial in $H0_e$, rollendes Material $H0_{e/m}$, auch Eigenbau und defekt; Literatur über Schmalspurbahnen; Angebote mit Preisangabe. Stefan Rademacher, Lothringer Straße 20, Gotha, 5800.

Biete: H0: E 04, E 05, E 18, E 94, E 75, BR 39, 57, 60, 74, 96, 98, Kö (alles Eigenbau), Dampfmaschine, Bing Spur 0. Suche: Dampflokschilder (keine EDV); Dampflokglocke; Spur 0 und I (vor 1933). Hans Kupfer, Klausenerstraße 38, Erfurt, 5084.

Biete: H0: div. Loks, Wagen, Pilz-Material und Ersatzteile, Liste anfordern, evtl. Tausch gegen TT-Material. K. Weiß, Erholungsstraße 16a, PF 02-21, Sonneberg, 6400.

Biete: „Reisen mit der Schmalspurbahn". Suche: „Die Baureihe 44", nur Tausch. Albrecht Hamann, Falkenweg 2, Glienicke, 1405.

Biete: Modellbahnkalender 1980; „Dampflokomotiven", „Links und rechts der kleinen Bahnen"; „me" 6/75, 7/80, 11/80, 12/80, 1/81, 8/81, 10/81, 10/82, 1/83, 3/83, 7/83, 10/83, 6/84, 8/84, 7/85, 3/86, 4/86; div. Straßenfahrzeuge, Handhebeldraisine; BR 23, 50, 218 DB (Lima) in H0; BR 99 $H0_m$ (HERR); 2achs. Personenwagen $H0_e$ (Liliput); Sauerstoffflaschen; Laas-Einheit.
Suche: H0: BR 75 sächs. 89 sächs. 03, 23, 42, 84, 91; Gehäuse: BR 75 sächs. 89 sächs. 23, 42; Bausatz EK 4; rollendes Material $H0_e$/$H0_m$; Gleismaterial $H0_e$; Rollbock und Rollbockumsetzanlage $H0_e$/$H0_m$; sächs. IK $H0_e$; rollendes Material H0 K. Sächs. Sts. E.B.; Straßenfahrzeuge in H0; „me" 1–9/71, 12/71, 1–9/72, 2/73, 9/73, 11–12/73, 4/74, 8/74, 10–12/74, 1/75, 4/75, 10/75, 1/76, 5/76, 6/76, 9–12/76, 2–4/77, 6–10/77, 12/77; BR 55, Fahrwerk BR 55 in N. Bernd Mäder, Landrain 42, Halle (S)., 4050.

Biete: nur Tausch: div. TT-Material. Suche: $H0_{e/m}$: Loks und Wagen der RhB/FO; H0: BR 62, 84, 85. Norbert Kaatz, Neue Straße 8, PF 337, Eldena, 2803.

Biete: H0: Lok 01 518, BR 41, 50, 55, 75, E 44, Laas, SKL, ETA 178 DRG, TT: div. Fahrzeuge; „me" 1–7/58, 9–12/58, 1,4–12/59, 7–9/11, 12/62, 3–9, 12/63, 1–12/64, 5/65, 9, 10, 12/71, 1, 4, 5/72, 5, 6, 10/73, 1, 8, 9/74, 2/75, 5, 11/76, 9/77, 5, 6/81, 8/82, 1–11/84, 2, 9, 11/85; „Modellb.-Praxis" 11/71, 13/72, 14/73. „Umzeichnungspläne 1925"; „Die Baureihe 44"; „Lokomotiven in Esslingen"; „Ellok-Archiv" (5. Aufl.); „Dampflok-Archiv 2", „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Modelleisenbahn 2"; „Die Windbergbahn"; „Überschienung der Alpen"; „Die Rübelandbahn"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella"; „Modellbahnbauten"; Eisenbahn-Jahrbücher 1977, 1983–85; Suche: H0: BR 91; HERR und $H0_e$-Material; Lehmann-Bauteile; „me": von 1952 bis 10/65, 2/62, Sonderheft 1962, „Glasers Annalen" (außer 1911–1918); „Dampflok-Archiv 3"; „Bilder von der Eisenbahn". Uwe Lindow, Heinrich-Schütz-Str. 19, Rostock 5, 2510.

Biete: sächs. Personenwagen; H0: BR 75 mit Triebwerk der PIKO 66, 3 C4 sä. 97, 1 Pw 4 ü sä 13, alles Umbauten. Suche: H0: BR 38 (Liliput). Dieter Schulz, Hansastr. 31, Frankfurt (Oder), 1200.

Biete: ÖBB, DB, PKP, ČSD, CFR, DR, MÁV, BDŽ, JŽ und SBB, suche gleiches. Suche: Tauschpartner für Dias und SW-Fotos. Frank Heilmann, Juri-Gagarin-Str. 12b, Cottbus, 7500.

Biete: Fotos „Historische Bahnhofsbauten"; „Die Windbergbahn", „Schiene, Dampf und Kamera"; div. Modellbahnkalender; Wendezugautomatik; H0: BR 56, 91, ETA 187, 177. Suche: „Museumslokomotiven"; „Lokomotiven der alten deutschen Bahnen"; „Mügelner Schmalspurnetz"; „Lokomotiven von Borsig"; Loks und Wagen, Triebwagen in DRG-Ausführung. Helmut Tscharntke, Karl-Marx-Str. 24a, Neustadt (Dosse), 1900.

Biete: div. ältere Fahrzeuge; div. Eisenbahnliteratur; Bausätze; $H0_e$-Fahrzeuge. Suche ältere H0-Fahrzeuge; Eisenbahnliteratur; E 18-Bausatz; in N: rollendes Material und Zubehör. Rainer Felsberg, Werlseestr. 65, Berlin, 1162.

Biete: in 0: FD 50, in H0: 01^5, 03 (Schicht), 23, 24, 50, 64, 80, 81, 89, 99 (HERR) in N: 55. Suche: BR 84 (Hruska) sowie rollendes Material Spur 0 und I, vor 1930. Reiner Guth, Taubenbreite 9, Quedlinburg, 4300.

Suche: alte, auch defekte, TT-Güter- und Personenwagen. Tausche E 70 grün gegen braune Ausführung. Rohr, Boxhagener Str. 51, Berlin, 1035.

Biete: H0: BR 23, 80 defekt; „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1976"; „Historische Bahnhofsbauten I"; Die mechanischen Stellwerke der Eisenbahn 1, 2; „Straßenbahnen 1911"; Modellbahnkalender 1961–1974. H0: Kmm 21 (Dietzel), Tieflader grün/Culemeyer, IK 66; TT: D-Zugwagen, alles nur Tausch. Suche: H0: BR 99 und Schmalspurwagen (HERR), Ölkesselwagen (Dietzel), Kranwagen; „me" 1952–1978; „Die Baureihe 44"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Triebwagen-Archiv"; „Von Sonneberg nach Probstzella"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; H0: Tieflader, S4000 Feuerwehr, IK 55, Dampfwalze. K. Schmidt, Erich-Weinert-Siedlung 69, PF 172/19, Fürstenwalde, 1240.

Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch 1976"; Eisenbahnkalender 1981, 83, 85, 86, 88; „DRG-Umzeichnungsplan 1925"; „Dampflokomotiven im Einsatz"; „Baureihe 91.19"; „Die Baureihe 44"; Modellbahnkalender 1962–1978; Modellbahnpraxis 6, 7, 9, 13, 14; „me" 1952–1985; Broschüren über Aufbau und Bedienung von Dampflokomotiven; Bausätze in H0; Draisine; Schürgeräteständer, Altenberger, $H0_m$-Rollwagen, div. rollendes Material in TT, Straßenfahrzeuge. Suche: rollendes Material in TT; „me" 3/52, 12/55, 2, 3, 11, 12/56, 1, 9/57; Sonderhefte, alte TT-Kataloge; „Modellbahnbücherei 6"; „Diesellok-Archiv"; „Triebwagen-Archiv"; Anlagenbücher; Modellbahnkalender 1961, 63–65. Sigmar Tode, Schillerstr. 33, Luth.-Wittenberg, 4600.

Biete: „Die Müglitztalbahn"; „Jugendlexikon Eisenbahn"; „Oldtimer auf Schienen"; „Links und rechts der kleinen Bahnen"; „Glasers Annalen 1900–1910"; in TT: V 200 grau und schwarz, T 334, V 75; in N: BR 52 Wanne.
Suche: H0: BR 84, 44, 58; in $H0_e$: 4achs. Reise- u. Güterwagen; „Von Sonneberg nach Probstzella"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Museumsfahrzeuge der DR". Uwe Meyer, Stormstr. 27, Fach 85/01, Neuenhagen, 1272.

Verkaufe umfangreiche Sammlung von N-Modellen, nur zusammen, Liste anfordern mit Rückumschlag. Bernhard Sult, Straße der Befreiung 4, Erfurt, 5087.

Biete: Eisenbahnkalender 1983, 85, 86; Modellbahnkalender 1981–85; „Eisenbahn-Jahrbuch 1983"; div. „me" vor 1972; in H0: Eigenbauwasserturm (sehr detailliert); BR 50, 89, 38, 80, VT 137, Beiwagen (DRG); Nebenbahnellok (Eigenb.); Draisine; Tendergehäuse BR 24; in TT: Leig-Einheit; in N: BR 55 SNCF (defekt). Suche: in TT: Eigenbaumodelle BR 38, 44, 19, E 18, 243; Eigenbauwagen, Kataloge jeder Art; 4achs. Tiefladewagen mit Trafo; „me" vor 1956; Modellbahnpraxis 1–15; „Museumslokomotiven der DR". Jürgen Kühn, Dr.-Behring-Str. 104, Luth.-Wittenberg, 4600.

Biete: Dampflok-Fotosammlung ca. 5000 Stück (Format WPK/PK) BR 01–99. Abgabe nur geschlossen, Anfragen mit frank. Umschlag. Suche: „Glasers Annalen" 1930–1943. Tausch gegen div. transpress und andere Eisenbahnliteratur möglich. Detlef Hommel, PSF 62/167, Erfurt, 5062.

Suche: VT 135 mit Beiwagen, Bghwe-Wagen grün, Langenschwallbacher, Gepäckwagen Pw 4ü pr. 16, Niederbordwagen, Rungenwagen zwei- u. vierachsig; 100 Stück Neusilber-Schienenprofil 2,5 mm (H0); Weichenbausätze 15° und IBW. Manfred Dörfer, Dostojewskistr. 9, Cottbus, 7513.

modell eisenbahner **anzeigen**

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Suche Märklin-Loks, Nenngr. H0, Prod. vor 1960 u. PICO-EXPRESS-Loks aus Guß, auch def., zu kaufen od. im Tausch. R. Curth, A.-Geißler-Str. 16, Penig, 9294

Suche H0 BR 23, 24, 50, 52, 64, 75, 84, 91 sowie Eigenbaumodelle. Biete Märklin-Modelle, Spur 0. A. Tröger, Bühlstr. 09, Zschorlau, 9416

Suche HERR BR 99 (auch Gehäuse), H0$_m$-Wagen, H0$_e$-„technomodell“, H0 BR 03, 38, 56, 84, 89, 91, N BR 55, Literatur. Biete Automodelle. A. Rabe, Nr. 3, Kuhschnappel, 9271

Suche Modellbahnanlage H0, H0$_e$, max. 1,00 m × 1,20 m, mit Modellgleis u. rollendem Material. Grimmer, Vetschauer Str. 35, Dresden, 8036

Suche Dampflok-Archiv 1 u. 3, „me“ Jahrgang 1–10, auch einzeln. Pertermann, Lossaer Str. 16c, Großzschepa, 7251

Suche Eisenbahnlit. „Die Lokomotiven der alten deutschen Staats- u. Privatbahnen“. Biete Dampflok-Archiv 1 u. 4, „Schmalspurb.-Arch.“, „BR 01“, „Hist. Bahnhofsbauten I“, „Alte Ungar. Bahnhöfe“, „Schmalspurb. in Sachsen“ u. a. P. König, Am Marienplatz 4, Schneeberg, 9412

Suche „Glasers Annalen 1931–43“. Biete „Glasers Annalen 1877–99“, nur Tausch. H. Finzel, K.-Marx-Str. 80, Mittelbach, 9126

Suche in TT BR 23, BR 35, BR 56, BR 81, BR 107, BR 254. Flügge, Jenaer Str. 47/87, Weimar, 5300

Suche zum Tausch oder Kauf „me“ der Jahrg. 78/3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12; Jahrg. 79/kompl.; Jahrg. 80/Nr. 6; Jahrg. 85/2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12, auch Einzelhefte 74–77. Tauschliste anfordern. Gude, Seifhennersdorfer Str. 4, Neugersdorf, 8706

Suche E 18, E 63, E 94 bzw. 154, möglichst DB, Herst. gleich, sowie Lkw H 3/S 4000; Büssing 8000 u. a., Herst. gleich, alle H0. Angebote mit Tausch- bzw. Verkaufsbedingungen in Briefform erbeten. Weihert, Husemannstr. 19, Berlin, 1058

Suche Dampfl.-Archiv 1–4, TT Tfz.-Eigenbauten (Dampfl. außer 50.40). Biete U. Becher „Auf kl. Spuren“, „Kleine Eisenbahn ganz groß“, „kurz u. bündig“, EB-Jahrb. 67, 69, 83, 85, „DR – A–Z“, Modellautos Matchbox, Stück 10,– M, teilw. pass. f. M 1:87, nur Tausch m. Wertausgl. bzw. Ankauf. D. Nagel, Klosterstr. 11, Jävenitz, 3571

Suche alles über die Eisenbahn. Eisenbahner kauft Ansichtskarten, Plakate, Prospekte, Bücher des In- und Auslandes sowie Selbstbautriebfahrzeuge in TT, auch E 70 und T334. Angebote an: Jan Gloger, Kaliningring 30, Greifswald, 2200

Kaufe in H0 BR 03, 23, 84, 89 sä., 91; E 46, 63, 7001 SNCF. Telefon: (9800 Reichenbach) 45 73

Eisenbahn-Literatur im Tausch oder Kauf gesucht. Tausche „Baureihe 44“ nur gegen „Baureihe 01“. Tauschliste anf. Suche „me“ vor 1980. Landrath, Siedlungsweg 1, Daskow, 2591, oder Tel.: 42 96

Kaufe H0 Triebfahrzeuge aller Art, sowie in H0$_e$. H. Obst, M.-Niemöller-Str. 9, Ebersbach (Sa.), 8705

Biete Loks in H0$_e$ (Eigenbau), 200,– M. Suche Original-Dampflok-Schilder. Zuschr. an: Jürgen Freund, Gostritzer Str. 20, Dresden, 8020

Biete H0-Loks, Wagen, Modellautos, 50,– M, 200,– M; TT T 334, Transitus rot, ARAL-blau, Säuretopf-, Kühl-, Seefischwg., 10,– M, 80,– M; N BR 55, M 61 (grün, SNCB), Wagen, 20,– M, 80,– M. Suche TT E 70 br. Transitus gr., Kö, Eigenbau- u. Kleinserienmod., Pwi 30, Bi 30 br., Silverlineswg., Rekowg. br., SJ, 35 Gehäuse, Tender komplett. Mörner, Voigtstr. 7/8, Berlin, 1035

Biete Eisenbahn-Jahrbuch 85, 15,– M; „Schmalspurbahnen in Sachsen“, 36,– M. Suche „Glasers Annalen 1877–1899“, Wertausgleich. Siegfried Ahnert, Weinkeller Str. 30, Hohenstein-Ernstthal, 9270

Biete H0 ges. Mat. für mittl. Anlage. Suche TT gleichw. im Tausch, Liste anfordern, evtl. Verkauf/Kauf. Suche Modellbahnliteratur. M. Enzmann, Br.-Granz-Str. 60, Karl-Marx-Stadt, 9043

Biete Dampflokmodelle in H0 und N. Suche Märklin/TRIX, Spur 00, Loks, Wagen, Zubehör (auch def. od. Einzelteile). R. Curth, A.-Geißler-Str. 16, Penig, 9294

Biete „Reisen m. d. Schmalspurb.“, „Histor. Bf.-Bauten“, Reihe Verkehrsgeschichte, Straßenbahn-Archiv, „Eisenbahn-Jahrb.“, „me“-Hefte. Suche „me“ 52–62 u. 3/66, „Spreewaldb.“, „Schmalspurb. Oberl.“, Eisenbahn-Jahrb. 71 u. 79, Neuerscheinungen, kpl. Liste per Freiumschlag. Schubert, B.-Brecht-Str. 21, Werdau, 9620

Biete „Dampflok-Archiv 3“ (neuw.). Suche Bd. 1, nur Tausch, 19,80 M. Suche in N BR 38 (Eigenb.) u. 55 zu kaufen. Wolfgang Preß, Ammernstraße 30, PF 86-12, Karl-Marx-Stadt, 9083

Biete „Straßenb. in K.-Marx-Stadt“, „Brücken gest. u. heute“. Suche „Selketalbahn“, „Rügensche Kleinb. 1“. R. Grzywna, Wesenberger Str. 13, Neustrelitz, 2080

Biete in N 20 Loks mit BR 55 u. BR 91, 60 Wagen u. Zubehör. Suche H0-Triebfahrzeuge, Tausch od. Verkauf, nur zus. 1200,– M. Strümpfler, Neue Str. 11, Bredereiche, 1431

Biete TT-Material, 6 Loks, 40 Wagen, 20 Weichen und viel Zubehör, Neupreis ca. 1200,– M, für 700,– M. Ratenzahlung möglich. Gienapp, Bergstr. 3, Grimmen, 2320

Biete TT-Wagen u. Loks, 5,– M bis 90,– M. Su. ältere TT, Loks, Wagen, Autos. Radde, G.-Schuberth-Str. 5, Großenhain, 8280

Biete „Modellbahn-Elektrik“, Diesellok-Archiv, „Stellwerksdienst A–Z“, H0 Gehäuse BR 52, 14,50 M. Suche H/ BR 24, BR 42, BR 44 (Eigenb.), BR 45 (Eigenb.), BR 50, BR 58 (Eigenb.), BR 65^{10} (Eigenb.), BR 80, BR 81, BR 83^{10} (Eigenb.), BR 84, Gehäuse H0 BR 64. Tausch od. Kauf. F. Stettin, Scabellstr. 10, Havelberg, 3530

Biete Eisenbahn-Jahrbücher 1982 u. 1984, „Schmalspurbahnen der Oberlausitz“, „Die Leipz.-Dresd. Eisenbahn-Comp.“, „Die Windbergbahn“, „Rostocker Eisenbahn“. Suche „Die Baureihe 44“, „Die Franzburger Kreisbahnen“ u. in H0 SKL, Laas-Einheit, BR 101. K.-H. Neumann, Betonwerk 13, Kargow, 2061

Suche dringend „me“ 6/86. Dodenhof, Cl.-Zetkin-Str. 30, Ludwigsfelde, 1720

Biete P-Wagen, Biav, Gep.-Wagen Pwi 32, 10 Mp Kran d. DR, BR 130, 118 (def.), 01. Suche BR 89, BN 150, H0 Schmalspurbahn. O. Panse, Franz-Liszt-Str. 5, Jüterbog, 1700

Biete Drehscheibe H0, 70,– M. Suche BR 42. Stelter, Pasteurstr. 1, Berlin, 1055

Biete im Tausch H0 BR 95, 250,– M; BR 55 u. Wagen SNCB, 70,– M; TT-Material, Gesamtpreis 600,– M; T 334, 40,– M; Prefo ET 54/EB 54, 15,– M; Kleinserienerzeugnisse, zus. 80,– M; Gleise und Weichen, Sp. 0, 30,– M; „Diesellok-Archiv“, 25,– M. Suche H0 BR 50, 42, 91, 52 Kohle, SKL u. a. Kleinserienerzeugnisse, 2- u. 4achsige ged. u. offene Güterwagen, Flachwagen, Modernisierungsreisezugwagen, Kö.- u. Muldenkipper H0$_e$, H0$_m$, Automodelle 1:87, Pilzweichen H0. Jens Kühdorf, Schülerweg 11, Greiz-Kurtschau, 6601

Verkaufe rollendes Material und Zubehör von H0, 0,50 bis 170,– M, z. B. Bw mit Drehscheibe und vieles mehr. Nur an Selbstabholer. Eckhardt, Rutzkauer Str. 3, Gollmitz, 7541

Biete „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985“. Suche „100 Jahre Deutsche Eisenbahn“. Zuschr. an: H. Schlosser, Markneukirchner Str. 72, PSF 17-40, Zwota, 9657, Tel.: 30 84

Biete „Spree-Neiße“, „Harzquer-Südharz“, „Müglitztal“, „Thüringer Waldb.“, „EB Mecklenburg“, „Bayrische Bf.“, „Dampflokomotiven“. Suche im Tausch „Muldenthal“, „KB Altmark“, „Leipz.-Dresd.-Comp.“, „Schiene-Dampf-Kamera“, „Bilder von der EB“, Teil 1. Zumpe, Leninstr. 37, Prenzlau, 2130

Verk. Modellbahnartikel H0 für 7000,– M. Liste anford. Zuschr. an: Drews, R.-Arndt-Str. 27, Wismar, 2402

Verk. in H0 BR 110, 118, 130, je 45,– M; BN 150, 20,– M; VT 33, 80,– M. Suche in H0 BR 03 (Schicht), in TT BR 35, 56, 86 u. LVT. R. Vogelsang, Gudehusstr. 48, Dresden, 8036

Verkaufe H0-Eisenbahnanl., 250 cm × 150 cm, kompl., 1600,– M. F. Gölz, Theodor-Lessing-Str. 7, Karl-Marx-Stadt, 9006, ab 18 Uhr.

Verk. Fachzeitschriften „Der Modelleisenbahner“ gut erh., Jahrg. 1970, 1972–76, 1983–85 von anderen Jahrgängen auch Einzelhefte, ges. 75,– M. Tippmann, Gärtnerweg 3, Neugersdorf, 8706, ab 17 Uhr, Tel.: 3 27 64

Biete H0 Loks u. a. 23, 50, 56, 84, 89, 91, 99, ETA u. v. a., 5000,– M (Liste anfordern). Suche H0-E-Loks m. Stangenantr., E 04, E 18, E 94, Kö, BR 05, 93, 94 (alles Eigenb.), HERR-Wagen. R. Ziller, Hubertusstr. 44, Dresden, 8023

Biete „Reisen mit d. Schmalspurbahn“, „Str.-Bahn-Archiv 6“, „Museumslok und Triebwagen“, „Die Müglitztalbahn“, „Eisenbahn in Mecklenburg“, „Historische Bahnhofsbauten“, „Reisewagen-Archiv 2“. Suche „Loks der DR“, „Das Wilsdruffer Schmalspurnetz“, „Thumer Schmalspurnetz“, „Meißner Bimmelbahn“, „Waldeisenbahn Muskau“, „Dampfloks in Glasers Annalen“, alle Bände „Die Welt auf Schienen“, „75 Jahre Heidekrautbahn“, „Der Pollo“, nur Tausch oder Kauf. Gerold Nücklich, Tieckower Str. 11, Tieckow, 1801

Verk. „me“ Jahrg. 61/65/66/67, kpl., je 5,– M; ab 11/79 bis 12/86, zus. 65,– M; div. Hefte 62 b. 79. Zuschr. an: Knorr, E.-Thälmann-Str. 17, Dresden, 8010

Verk. Schnellzuglok „UNION PACIFIC“ Nenngr. H0, goldfarb., Achsfolge 2'D2', 7achs. Öltender, fahrb. Lüp., ca. 40 cm, 400,– M (alles Eigenbau). Kühnrich, Tulpenweg 1, Lobenstein, 6850, Tel.: (ab 18 Uhr) 28 32

Verkaufe Spur 0; Dreileiter, 24 V, 2 Loks T48/55, 14 Wg., 44 Schien., 24 K-Schienen, 4 Weichen r/l u. mehr, nur komplett für 700,– M. Reimer, G.-Ewald-Str. 27, Stralsund, 2300, Tel.: 84 43, nach 17.00 Uhr.

Verkaufe Zeitschrift „me“ von 1958 bis 1984, nur kompl., 500,– M; 1958 bis 1981 gebunden; „Lexikon Modelleisenbahn“, 25,– M; „Lexikon Eisenbahn“, 50,– M. Reinhard, W.-Külz-Str. 19, Weimar, 5300

Verkaufe „me“ Jg. 1974–81 kpl., 3/68, 6–7/68, 12/73, 1–8/82, 11–12/82, 7–10/83, 3/84, 5/84, 9–10/84, 7/85, 12/85, 4–8/86, 11–12/86, zus. 130,– M; Kramer „Entwicklung des Verkehrswesens“, 15,– M. Zesewitz, Goethestr. 22, Zeuthen, 1615

Teilauflösung von H0-Sammlung, fast nur neuwertige Fahrzeuge, von PIKO, Gützold, Hruska und andere, Gesamtwert 15 000,– M, auch einzeln abzugeben. Nur Zuschr. an: Pinder, H.-Heine-Str. 9, Merseburg, 4200, oder Tel.: 21 47 47

Verkaufe ges. Anlage Spur 0, mit Zubehör, 1 Ellok, 1 D-Lok, 6 Waggons, 2 Trafos, 1 Bahnhof, 1 Fahrkartenhaus, 16 m Gleise, 6 Weichen, 15 Lampen, 10 Holzhäuser, div. Bäume u. Tiere, 800,– M. Zuschr. an: Gleichert, Heideweg 12A, Kleinmachnow, 1532

Verk. H0-Anlage, 1,88 m × 1,17 m, zwei Trafos, 5 Loks, 13 Güterwagen, 1 Pers.-Zug, 1 Doppelstockz., 1 0-Zug, 14 Häuser, und viel Zubehör, 800,– M (Teilzahlung möglich). Manfred Steinhaus, Birkenweg 5a, Trebbin, 1712

Kaufe Teile PIKO-Einschienenbahn u. H0$_e$. Angeb. schriftl. an: Macrinus, PSF 20, Berlin, 1035

Modellbahnmaterial für Nenngr. N und H0, außer PIKO, zu kaufen gesucht. K.-H. Müller, Hogelstr. 2, Erfurt, 5023

Verkaufe umfangreiche H0-Dampflok-sammlung, alles neuw., 2300,– M, nur kompl.; 39 Personen- und Güterwagen, 200,– M; umfangreiches Zubehör, 800,– M; H0$_e$-Material, 300,– M; Modellbahnkalender 1967–87 (außer 76), 90,– M; Modellbahn- und Eisenbahnliteratur, 800,– M; und große Vitrine, 100,– M, auch Tausch gegen Dampfloks in Nenngröße N. R. Braunsdorf, Am Langen Rain 63, Oschatz, 7260

Tausche „Bahnhofsbauten“, „Pioniereisenbahnen“, „Selketalbahn“, „Schmalspurbahn Oberlausitz“, „Straßenbahn-Archiv 4“, Eisenbahn-Jahrbücher und Hefte „Modellbahnpraxis“. Suche „BR 44“, „Dampfloksonderbauarten“ und andere Literatur. Fried, Brahmsstr. 43, Brandenburg, 1800

Nur Tausch! Biete in H0 BR 05, 17, 18, 39, 41, 44, 50, 57, 74, 78, 93, Straßenfahrzeuge und Häusermodelle (alles Eigenbau), 1200,– M. Suche Lok-Nr.-Schilder (Altbau) und Betriebsbücher. Flader, Goethestr. 66, Berlin, 1160

Aufruf zum 17. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1988

Die Beschlüsse des XI. Parteitages fordern und fördern mehr denn je den Leistungswillen, das Schöpfertum und das Verantwortungsbewußtsein in der jungen Generation, die das Banner der revolutionären Errungenschaften unseres Jahrhunderts über die Schwelle des Jahres 2000 hinaus tragen wird.

Der 6. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR hat die Arbeit aller Mitglieder auf die dem Verkehrswesen vom XI. Parteitag der SED übertragenen Aufgaben orientiert. Daraus sollten für die Arbeitsgemeinschaften, Kinder- und Jugendgruppen solche Inhalte abgeleitet werden, die über den Aufruf zum 17. Spezialistentreffen die Tätigkeit der jungen Modell- und Pioniereisenbahner weiter stimulieren.

Die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR ruft gemeinsam mit dem Zentralrat der FDJ und dem Ministerium für Volksbildung alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" und „Junger Modelleisenbahner" an den Schulen und Stationen Junger Techniker und Naturforscher, an den Pionierhäusern, die Kinder- und Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Brigaden und Kollektive der Pioniereisenbahnen unserer Republik zur Teilnahme am 17. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" auf.

In nie gekanntem Ausmaß entwickeln sich die Produktivkräfte unter den Bedingungen der wissenschaftlich-technischen Revolution, leisten die Werktätigen unseres Landes mit hohem Schöpfertum und großer Einsatzbereitschaft Beispielgebendes in allen Bereichen der Volkswirtschaft. Die wissenschaftlich-technische Revolution mit den Vorzügen des Sozialismus zu verbinden, ist eine wichtige Voraussetzung, den Sozialismus zu stärken und damit den Frieden zu sichern.

Der Pionierauftrag „An der Seite der Genossen – Immer bereit!" mit besten Ergebnissen zum VII. Pioniertreffen 1988 in Karl-Marx-Stadt und der FDJ-Auftrag „XI. Parteitag der SED" orientieren uns darauf, auch in unseren Arbeitsgemeinschaften ein vielseitiges und interessantes Leben zu gestalten und einen wertvollen Beitrag zur Stärkung unserer Heimat zu leisten. Wir rufen Euch auf, im Rahmen des Schülerwettstreites „Wer weiß es besser – wer kann es besser?"

Eure Ergebnisse bei der Verwirklichung des Pionier- und FDJ-Auftrages während der Spezialistentreffen vorzustellen und über Eure gesammelten Erfahrungen zu berichten. Leistet durch Eure Teilnahme einen aktiven Beitrag zur Gestaltung dieser Treffen der jungen Eisenbahner, Freunde der Eisenbahn und Pioniereisenbahner unserer Republik!

Dokumentiert mit Euren spezifischen Mitteln der Arbeitsgemeinschaftstätigkeit, was Ihr unter
– Immer bereit, den Genossen nachzueifern!
– Immer bereit zum Lernen!
– Immer bereit zur gesellschaftlich nützlichen Arbeit!
– Immer bereit für Frieden und Solidarität!
– Immer bereit zur Entdeckungsfahrt!
– Immer bereit für die Arbeitsgemeinschaft!
versteht.

Wir rufen auf

■ Euch mit den Leistungen der Werktätigen des Verkehrswesens bei der Durchsetzung der Beschlüsse des XI. Parteitages der SED bekannt zu machen; so z. B. bei der weiteren Elektrifizierung, bei der Entwicklung rechnergestützter Transportketten;
■ Euch auf Exkursionen und bei Begegnungen mit Werktätigen deren Erfahrungen und Erkenntnisse bei der Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts anzueignen, in Dokumentationen, Sammlungen und Chroniken zusammenzufassen und auf Ausstellungen vielen Kindern und Jugendlichen bekannt zu machen;
■ Euch bei der Gestaltung von Modellen und Modellanlagen verstärkt auf neue Tendenzen der Betriebs- und Sicherungstechnik, auf neue Transporttechnologien zu orientieren und dabei auf Neuererleistungen mit Betriebskollektiven zurückzugreifen und
■ Euch durch eigene MMM-Aufgaben den Anforderungen an die Erhöhung der Qualität des Modellbaus, der Modellbautechnologie und der vorbildgetreuen Nachbildung zu stellen.

Durch die Kommission für Jugendarbeit des Präsidiums sind dazu folgende Regeln erlassen worden:

1. Das Spezialistentreffen findet auf zwei Ebenen statt,
– auf Bezirksebene bis zum Tag des Eisenbahners 1988 und
– auf Republikebene an drei Tagen in den Herbstferien 1988 im Reichsbahndirektionsbezirk Greifswald.
2. Teilnahmeberechtigt sind alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" und „Junger Modelleisenbahner" an den Schulen, Stationen Junger Techniker und Naturforscher, den Häusern der Jungen Pioniere und den Pioniereisenbahnen sowie die Kinder- und Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des DMV. Sie bewerben sich mit ihren Ergebnissen zum Spezialistentreffen in den Bezirken.
3. Die auf den Bezirkstreffen mit einem Diplom der Vorsitzenden der Bezirksvorstände ausgezeichneten Mannschaften erhalten gleichzeitig die Delegierung zum Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner".
4. Teilnahmemeldungen müssen bis zum 31. Januar 1988 bei den zuständigen Bezirksvorständen des DMV abgegeben werden. Durch den jeweiligen Bezirksvorstand wird die Delegierung zum 17. Spezialistentreffen ausgesprochen.
Die Meldung muß enthalten:
– Name der Arbeitsgemeinschaft und Anschrift,
– Altersgruppe,
– Art und Bezeichnung des Exponates,
– Angaben zum Platzbedarf und den technischen Hilfsmitteln und
– Namen und Geburtsdaten der Teilnehmer und Betreuer.
Eine Mannschaft besteht aus drei bis fünf Teilnehmern. Die Bewertung erfolgt nach Altersgruppen 10 bis 14 Jahre und 15 bis 18 Jahre.
5. Die Exponate werden im Rahmen einer öffentlichen Verteidigung anläßlich des Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner" durch eine Jury bewertet. Sie wird geleitet vom Vorsitzenden oder einem von ihm benannten Mitglied der Kommission für Jugendarbeit. Bewertungskriterien für die Exponate während der Verteidigung sind u. a. der Nachweis über die Gestaltung eines interessanten Gemeinschaftslebens in den Arbeitsgemeinschaften, der Grad der Nützlichkeit, Verallgemeinerungsfähigkeit und die Nachnutzungsmöglichkeit der Exponate, Formen der Öffentlichkeitsarbeit und der Erfahrungsvermittlung, der Nachweis des Erfassens des Exponates und die Originalität des Exponates.
6. Die Jury vergibt als Anerkennung für die besten Exponate Diplome und Ehrenpreise. Jeder Teilnehmer und jede teilnehmende Mannschaft erhalten eine Teilnehmerurkunde.

Kommisison für Jugendarbeit
beim Präsidium
des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

H0-Straßenfahrzeuge

Die in den Heften 11/86 und 3/87 vorgestellten Automodelle von Ralf Meyer aus Vielau fanden großes Interesse bei den Lesern. Wir haben uns daher entschlossen, in diesem Heft und in den folgenden Ausgaben des „me" weitere Eigen- und Umbauten dieses Modellbauers zu veröffentlichen.

1



1 v. l. n. r.: TATRA 815 S3 Dreiseitenkipper (Eigenbau), rechts Straßenhobel SHM 4-120 (Planierschilde, Aufreißer, Radaufhängung vorn, Tandernschwinge beweglich, Dach abnehmbar), Eigenbau nach einer Veröffentlichung in der Zeitschrift „modellbau heute" 3/86. Im Hintergrund ein Bauwagen, siehe auch „me" 8/87 (Junior-Seite)

2 Volvo F 12 mit dreiachsigem Kesselauflieger (Eigenbau)

3 TATRA T 815 NTH mit dreiachsigem Pritschenauflieger (Eigenbau)

4 Volvo F 10-Lastzug mit dreiachsigem Anhänger (Eigenbau)

5 ROMAN-Sattelzugmaschine mit dreiachsigem Tiefladeauflieger (Eigenbau)

Fotos: L. Meyer, Vielau

2



3



4



5



Ein Privatbahnwagen in H0

Dieses Umbaumodell eines dreiachsigen Privatbahnwagens der ehemaligen Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE) stellen wir innerhalb der Serie „Vorbild-Modell" auf den Seiten 24 und 25 dieser Ausgabe vor.
Die Beschriftung entspricht der DRG-Zeit, die auch für Privatbahnwagen galt. Waren doch diese Fahrzeuge meist in den Staatsbahnwagenpark eingestellt und wurden hier freizügig verwendet. Inwieweit dreiachsige offene Güterwagen von ehemaligen Klein- und Privatbahnen 1949 durch die Deutsche Reichsbahn übernommen wurden, ist nicht bekannt.
Foto: A. Stirl, Berlin



Eine dampfbetriebene Sägewerkbahn verkehrt auf der Heimanlage von Jürgen Albrecht aus Oschatz. Mehr darüber auf den Seiten 18 und 19 dieser Ausgabe.
Fotos: J. Albrecht, Oschatz